

дня рождения Иосифа Антоновича Гошкевича, состоялась 12 декабря 2018 г. в районном краеведческом музее. Участники конференции подписали обращение в Хойникский районный исполнительный комитет с конкретными предложениями по увековечению памяти заслуженного земляка.

19 мая 2019 г. на здании Центра свободного времени агрогородка Стреличево состоялось торжественное открытие памятного знака, посвященного 205-летию со дня рождения Иосифа Антоновича Гошкевича. Почетную миссию открытия памятного знака предоставили руководителю Инфоцентра японской культуры в Минске Тацуми Масако. В этот же день в Хойникском районном краеведческом музее состоялась вторая районная научно-практическая конференция, посвященная заслуженному земляку, во время которой методист Минского областного института развития образования Наталья Обухова презентовала свою авторскую книгу «Иосиф Антонович Гошкевич – миссионер, дипломат, лингвист, востоковед».

Многогранность личности Иосифа Антоновича Гошкевича, богатство научного и культурного наследия, оставленного потомкам, позволяет воспитывать на примере его жизнедеятельности, обязывает гордиться землячеством и популяризировать ученого с мировым именем.

Список литературы

1 Национальный исторический архив Беларуси. – Фонд 136. – Оп. 13. – Д. 514 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://niab.by/newsite/ru/content/>. – Дата доступа : 06.11.2021.

2 Хисамутдинов, А. А. Русская Япония [Электронный ресурс] / А. А. Хисамутдинов. – Режим доступа : <https://www.e-reading.club/bookreader.php>. – Дата доступа : 06.11.2021.

3 Гошкевич Иосиф Антонович [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://goldname.by/index.php/goshkevich-biography>. – Дата доступа : 07.10.2021.

4 Первый консул России в Японии – выпускник Минской духовной семинарии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.blagobor.by/article/person/goshkevich>. – Дата доступа : 08.12.2020.

УДК 656,2: 94(47)084

ЛЕГЕНДА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

П. П. КОЗЛОВА

*Гомельский колледж – филиал учреждения образования
«Белорусский государственный университет транспорта»*

*Война – варварство, когда нападают на мирного соседа,
но это священный долг, когда защищают родину.*

Ги Де Мопассан

Человек-легенда на железной дороге, первая и единственная женщина-машинист паровоза депо Гомель, почётный железнодорожник, старший ма-

шинист паровозной колонны особого резерва НКПС, одна из трех первых в СССР железнодорожниц, получивших звание Героя Социалистического Труда в годы Великой Отечественной войны, новатор по скоростному вождению тяжеловесных составов с Воркутинского угольного бассейна, солдат-железнодорожник, удостоившийся личного поздравления от Президента Российской Федерации – В. В. Путина с Днем Великой Победы, герой своей Родины и своего народа. Имя этой женщины – Чухнюк Елена Мироновна.

Во множественных традиционных и современных электронных средствах массовой информации, содержатся одинаковые отрывочные сведения о железнодорожнице Елене Мироновне Чухнюк. Устно иногда звучало, что она была учащейся нашего колледжа, но письменных подтверждений тому не было.

Цель работы: собрать, систематизировать и описать основные страницы фронтового и трудового подвига Героя Социалистического Труда Елены Мироновны Чухнюк; доказать или опровергнуть информацию о том, что Е. М. Чухнюк являлась учащейся Гомельского железнодорожного техникума.

Методы исследования: поиск, анализ, историческое сравнение, описание.

В ходе работы использовались публикации газет конца 1930-х, 1940-х, середины 1980-х годов, наградные материалы из Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ), Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), материалы архива Гомельского колледжа – филиала учреждения образования «Белорусский государственный университет транспорта», результаты современных научных исследований о роли железнодорожного транспорта в годы Второй мировой войны, открытые интернет-источники.

Новизна работы: введена в научный оборот информация из личного дела (45 страниц) учащейся Гомельского железнодорожного колледжа, депутата Верховного Совета СССР Е. М. Чухнюк.

Практическая значимость: результаты исследования имеют большой воспитательный потенциал, могут быть использованы педагогами и учащимися на учебных занятиях по истории, а также в ходе воспитательных мероприятий в учебных заведениях.

Елена Мироновна Чухнюк родилась в 1917 году в украинском селе Дьяковка. В детстве первый раз увидела поезд в Виннице и поставила цель – управлять этой огромной железной машиной. В 1938 году против воли родителей поступила на курсы при Гомельском локомотивном депо Белорусской железной дороги. Начинала трудовой путь здесь же на маневровом паровозе. Мужчины-машинисты поначалу посмеивались над ней: непривычны были хрупкие женщины в кабине паровоза. Но она справилась и вскоре водила составы большегрузных поездов. В 1941 году за отличный труд Елена Чухнюк получила звание «Почётный железнодорожник».

Согласна со словами Вольтера о том, что война есть бедствие и преступление, заключающее в себе все бедствия и все преступления.

В день нападения нацистской Германии на СССР 22 июня 1941 года на железных дорогах был введен военный график движения поездов для обеспечения воинских перевозок. С первых дней войны железные дороги были естественным связующим звеном между фронтом и тылом и вместе с тем объектами для немецких бомбёжек. За каждый уничтоженный поезд пилот люфтваффе получал в награду «железный крест». За годы войны на железные дороги СССР было совершено более 20 000 налетов авиации противника, сброшены сотни тысяч бомб, уничтожено 16 тысяч паровозов [1].

Под вражескими бомбежками и артобстрелами Елена Чухнюк водила грузовые поезда, воинские эшелоны с оружием, техникой и боеприпасами к линии фронта, спасала их от ударов вражеской авиации при обороне Москвы, под Ельцом, Сталинградом, Курском и на Днестре.

Всегда веселая, Елена Мироновна шутила, что ей везет, на самом деле, выполняла каждодневные обязанности с научным подходом, говоря современным языком, с применением передовых технологий, смекалки, мгновенным принятием решений, свидетельствовавших о силе духа хрупкой девушки. К примеру, часто удавалось спасти состав при помощи уловки: набирала скорость, а потом резко тормозила, что нарушало расчеты бомбардировщиков люфтваффе и позволяло доставлять груз фронту.

В Брянске Елена Чухнюк прицепила свой паровоз к эшелону с ранеными, когда фашисты прямой наводкой батареи уже обстреливали станцию. Состав с ранеными был спасен. А под Орлом путевого обходчик предупредил, что впереди дорогу перерезали немецкие танки, но и за спиной вражеские части уже входили в город. Свой паровоз бросить она не могла и пошла на риск. Паровоз пронесся от немцев буквально в десятках метров! Они растерялись от такой дерзости, начали стрелять вслед, но было поздно – поезд уже ушел.

«Я часто водила поезда к самой линии фронта, – говорит Елена Мироновна. – Однажды поездка оказалась очень тяжелой, семь раз в пути бомбили, то и дело приходилось делать остановки. Солдаты бежали укрываться в лес, а я не могла оставить паровоз. Когда добрались до места, силы кончились – буквально выползла из кабины и села прямо на насыпь, прижавшись к колесу. Тут подбегает командир: где, мол, машинист? Хочу ему руку пожать за то, что так смело и мастерски довез нас до фронта! «Ты что, не слышишь, девонька, – говорит, – я тебя спрашиваю: где машинист?» А я сижу, вся чумазая, уставшая – и так обидно мне стало. «Да я и есть машинист, – отвечаю ему тихо, – или не похожа?» А командир после минутного замешательства сказал: «Если уж такие девчонки водят поезда без страха – значит, мы непобедимы!» [2].

С оккупированной территории СССР все железнодорожники (за исключением тех, кто был оставлен для организации подпольной работы) поступили в распоряжение НКПС и были направлены либо на тыловые дороги, либо на прифронтовые – в состав колонн паровозов особого резерва НКПС (ОРКП). Колонна представляла собой воинскую часть, обслуживалась комплексными поездными бригадами, состоящими на положении военнослужащих РККА» [3, с. 7].

Первые 11 колонн паровозов были организованы осенью 1941 года в Московском узле. Они приняли участие в битве под Москвой [4]. В депо Москва-Пассажирская-Киевская из лучших железнодорожников Белорусской железной дороги (в основном из депо Гомель) была создана ОРКП-4, в которой 25-летняя Елена Чухнюк служила старшим машинистом и в ее подчинении было две бригады – 26 человек. С лета 1942 года ОРКП-4 обслуживала прифронтовую полосу Сталинградского направления [5, с. 12].

В одну из ночей 1942 года Елена вела состав с военной техникой на Сталинградский фронт. На станции «Петров Вал» начался налёт гитлеровских бомбардировщиков. Одна из бомб разворотила паровозный тендер, взрывной волной Елену оглушило, а осколком ранило в ногу. Но девушка со своими помощниками под разрывами бомб «растаскивала» вагоны и спасала бесценный груз, который ждали на фронте. Также под Сталинградом Елена Мироновна вела состав из тридцати восьми вагонов авиационных бомб. Начался налет немецких самолетов. Машинист понимала: если хоть в один из них попадет вражеская бомба, то не останется тут ни путей, ни тех вагонов, что стоят с ранеными на станции, да и сама она вряд ли уцелеет, спрятавшись в соседнем кювете. Ну а если и уцелеет, то как будет смотреть в глаза людям, думая, что могла попытаться предотвратить беду и не сделала этого. «На перегон! Скорее на перегон! Там тоже, конечно, могут разбомбить её эшелон, и от него останется лишь большая воронка. Но зато уцелеют станция, другие эшелоны, раненые солдаты». Лена крикнула свою бригаду и тихонько тронула поезд, подтолкнула стоявшую впереди группу порожних вагонов, и длинная вереница с паровозом в середине, набирая скорость, двинулась к горловине станции. Лена все понимала, но надеялась обмануть. Она увеличила скорость и к тому моменту, когда самолеты легли на её курс, станция осталась позади. Как только вражеский самолет накренившись, ринулся в пике, Лена начала тормозить. Группа вагонов, что бежала перед паровозом, двигалась по инерции с прежней скоростью и исчезла за поворотом. Самолеты разбомбили ушедшие порожние вагоны. 38 вагонов с авиационными бомбами были сохранены и вскоре доставлены по назначению. И таких моментов за всю войну было немало, из этого сложилась каждодневная жизнь на фронте.

В конце 1943 года бригада Елены Чухнюк была переброшена на Северо-Печорскую железную дорогу для доставки угля с Воркутинского бассейна. В ту зиму стояли лютые морозы – за минус 50. Смазка в буксах замерзала, колеса намертво схватывались с рельсами, и паровозы порой не могли сдвинуть с места тяжелые составы с углем. В пути находились по трое суток. Работа каторжная: по 18–20 тонн угля приходилось лопатой перебрасывать в топку за одну поездку. Бригадир Елена Чухнюк и её бригада, основательно подготовившись, стали новаторами скоростного движения угольных маршрутов. Девушка-машинист провела тяжеловесный состав с углём за одиннадцать часов, сократив время доставки груза более чем втрое. Этому примеру последовали другие машинисты. Поезда пускали один за другим с небольшим интервалом. И машинистам все время приходилось высовываться из окошка паровоза и следить, как бы в тумане не столкнуться с впереди идущим составом, фонари которого могли гаснуть. Они чувствовали себя как в аду: в лицо хлестал ледяной ветер, от которого слезились глаза и замерзала кожа, а рядом с открытым паровозным котлом было невыносимо жарко, но, когда топка закрывалась, ноги мерзли даже в валенках, комбинезон можно было снять только спустя несколько часов пребывания в отапливаемом помещении. По признанию самой Елены Чухнюк, она в Воркуте все себе отморозила и впоследствии не смогла иметь детей. Все было положено на алтарь Великой Победы.

Возвратившись с колонной на железные дороги Центра, она обеспечивала Курское направление, затем участки Юго-Западной железной дороги. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 года «за особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного транспорта в условиях военного времени» Е. М. Чухнюк присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». Она стала одной из трёх железнодорожниц, которые первыми в СССР получили это высокое звание. С гордостью она носила этот орден, в нем была ее молодость, труд, любовь к Родине, вся её жизнь [6]. Также была награждена медалями: «За оборону Москвы», «За оборону Сталинграда», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За трудовое отличие», «За Доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», орденом Отечественной войны II степени.

Было ли ей страшно? Елена Чухнюк отвечала: «Не верьте тем, кто говорит, что на войне нет страха. На войне день прожили – уже радость. Хотя, что это за жизнь? Сутками на паровозе – в угольной пыли. За одну поездку тонны угля нужно забросить в топку паровоза. Едешь, а в голове одна мысль: уголь кончается – как доехать? Водокачку разбомбили – где водой заправляться? После бессонных ночей по очереди отсыпались в теплушке, где была печка-буржуйка. Там и питались. От голода спасала солдатская

каша. Но было ведь что-то выше страха, что заставляло людей делать то, что должны делать на войне защитники своей земли».

По словам Елены Мироновны Чухнюк, «для железнодорожников война – это, прежде всего, каждодневный самоотверженный многосменный труд на грани человеческих возможностей, непосредственно на рабочем месте – в депо, мастерских, путевых бригадах, на паровозе. В условиях их службы подвиг становился повседневностью, проявление героизма – трудовой необходимостью». Биография Е. М. Чухнюк положена в основу сценария кинофильма «Путь славы» режиссеров Б. Бунеева и М. Швейцера, вышедшем в 1948 году на Мосфильме [2].

Как показывают архивные материалы, Чухнюк Елена Мироновна, будучи уже депутатом Верховного Совета СССР, 26 июня 1947 года окончила Гомельский техникум железнодорожного транспорта по специальности «Паровозное хозяйство» и получила Диплом № 1500. 45 страниц из личного дела учащейся Е. М. Чухнюк отсканировали и передали в музейную комнату для пропаганды традиций и достижений учащихся колледжа, для воспитания чувства причастности к значимым историческим событиям страны и всего мира через общую принадлежность к одному учебному заведению с героической личностью, что обязывает соответствовать той среде, в которой находимся.

У человека всегда есть выбор, и, как правило, его не просто сделать. Наша Героиня всегда делала выбор, не думая о себе, в пользу окружающих, в пользу всеобщего дела, как во время Великой Отечественной войны, так и в мирное послевоенное время. Елена Мироновна Чухнюк – образец поведения в экстремальных ситуациях, образец мужества, трудолюбия, целеустремленности, самопожертвования, любви к людям и к Родине.

Список литературы

1 **Васильев, О. Ю.** Вклад железнодорожников в победу советского народа в Великой Отечественной войне / О. Ю. Васильев [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://uvsr.stu.ru/wiki/index.php/>. – Дата доступа : 31.01.2021.

2 Фронтовые дороги Елены Чухнюк // Вестник героев. – № 28/5. – 2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.warheroes.ru>. – Дата доступа : 10.02.2021.

3 Колонны паровозов особого резерва НКПС: страницы истории / сост. : В. Д. Аленичев, А. И. Логинов. – М. : Транспорт, 1990. – 270 с.

4 Железнодорожники в Великой Отечественной войне (1941–1945) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://v3.nashtransport.ru>. – Дата доступа : 11.02.2021.

5 **Манжосов, А. Н.** Колонны паровозов особого резерва Наркомата путей сообщения / А. Н. Манжосов // Железнодорожный транспорт. – 2005. – № 4. – С. 12–16.

6. Обобщенная база данных «Подвиг народа» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://podvignaroda.ru>. – Дата доступа : 10.10.2021.