

18+

Игорь Владимирович  
Жуковский

A black and white photograph of a city street. In the background, there is a large, ornate building with many windows and arches. In the foreground, several people are walking away from the camera. The overall scene suggests a historical or wartime setting.

**СТАЛЬНЫЕ ПУТИ  
К ПОБЕДЕ**

Исторический очерк

Игорь Жуковский

**Стальные пути к Победе.  
Исторический очерк**

## **Жуковский И. В.**

Стальные пути к Победе. Исторический очерк /  
И. В. Жуковский —

В книге «Стальные пути к Победе» рассказывается о героическом вкладе работников железнодорожного транспорта Калужской области в общую победу над фашизмом. Особое внимание уделяется героическим эпизодам восстановления разрушенных мостов и путей, а также вкладу женщин и подростков, заменивших мужчин на рабочих местах. Книга служит данью уважения и памяти о тех, чья мужественность и труд стали примером для будущих поколений.

# Содержание

Введение	6
Никто не ждал повестки	7
Конец ознакомительного фрагмента.	15

# **Стальные пути к Победе**

## **Исторический очерк**

**Игорь Владимирович Жуковский**

*Посвящается моему отцу Владимиру Федоровичу Жуковскому,  
который собрал этот материал.*

© Игорь Владимирович Жуковский, 2026

ISBN 978-5-0069-8167-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## Введение

В народной памяти Великая Отечественная война осталась эпохой беспримерного героизма и тяжёлых испытаний. В ту грозную пору не было передовой и тыла – была единая страна, сражавшаяся за жизнь. Каждый город, каждое предприятие, каждая семья вносили свой вклад в грядущую Победу. Но особое место в этой летописи принадлежит железнодорожникам. Именно они стали той артерией, что связывала фронт с тылом, оружие – с солдатом, завод – с передовой.

К июню 1941 года Калужская область располагала разветвлённой сетью стальных магистралей. Протяжённость путей превышала 835 километров. Крупнейшие узлы с депо и станциями действовали в Калуге, Малоярославце, Сухиничах, Фаянсовой и Спас-Деменске. Сердцем этой системы стала Калуга – именно здесь размещалось Управление Московско-Киевской железной дороги (МКЖД), объединявшее пять отделений движения и паровозного хозяйства: Московское, Калужское, Брянское, Конотопское и Фаянсовское.

Книга «Стальные пути к Победе» – документальное повествование о решающем вкладе калужских железнодорожников в исход войны. Это взгляд на подвиг, который совершался не в окопах, а у паровозных топок, на разбитых перегонах, под бомбёжками и артобстрелами. Мы обратимся к истории их повседневного труда – труда, который позволял снабжать армию, эвакуировать заводы и людей, прорывать блокады и держать удар.

Читатель увидит судьбы героев стальных магистралей глазами их современников, познакомится с архивными документами, военными сводками и личными воспоминаниями. Мы постараемся восстановить подлинную картину тех лет, чтобы показать главное: «стальные пути» стали тем надёжным звеном, которое скрепило грозную цепь военных лет 1941—1945 годов.

Эта книга – не только хроника испытаний, но и свидетельство силы духа, стойкости и человеческого достоинства. Напоминание о том, что Победа ковалась не только на полях сражений, но и в каждом рейсе, в каждом вагоне, в каждом сердце, безотказно работавшем на общую Победу

## Никто не ждал повестки

К июню 1941 года Калужская область встретила войну с разветвлённой сетью стальных магистралей. Почти 835 километров путей связывали регион с центром страны и западными рубежами. Крупнейшие узлы – с собственными депо и станциями – действовали в Калуге, Малоярославце, Сухиничах, Фаянсовой и Спас-Деменске. Сердцем этой транспортной системы стала Калуга: именно здесь находилось Управление Московско-Киевской железной дороги, которому подчинялись пять отделений – от Подмосковья до Брянщины и Украины.

Война ворвалась на стальные магистрали в первые же часы. Привычный ритм работы был сломлен: грузопотоки меняли направление ежечасно, поездная обстановка диктовалась уже не расписанием, а фронтовой сводкой. Мирный труд железнодорожников кончился там, где на горизонте появлялись немецкие бомбардировщики. Они били по узлам, депо, станциям; охотились за составами на перегонах; крушили пути, жгли связь, обесточивали энергообъекты. Дорога становилась полем боя.



Бой за вокзал станции «Калуга 1»: реконструкция (автор И. Жуковский)

Когда грянула война, железнодорожники не стали ждать повесток. Они сами пошли в военкоматы. Прямо в рабочей одежде, пропахшей мазутом и угольной пылью.

В те дни в Управлении Московско-Киевской дороги случилось вот что. Собрали всех коммунистов – триста пятьдесят человек. Зал набился битком, но тишина стояла такая, что было слышно, как скрипят половицы. Люди молчали. Каждый думал об одном и том же.

И тут на трибуну поднялся Николай Михайлович Крылов, помощник начальника грузовой службы. Мужик обычный, не оратор, но когда заговорил – мурашки по коже:

– Фашисты позорят нашу землю. Ребята, мое место теперь там. Под пулями. Прошу отправить меня добровольцем.

Сказал – и будто воздух в зале сперло. А следом за ним уже другой торопится – Пугановский. Вышел, мнется, но в руке бумажка. Развернул, а там всего одна просьба, от которой у выдавших виды мужиков слезы наворачивались:

– Отправьте на фронт меня и жену. Мы вместе пойдём.

Вот так и уходили. Семьями. Потому что война – она не спрашивает, готов ты или нет. Она просто пришла. И люди встали. Кто с винтовкой, а кто – у паровозной топки. Но каждый знал: его место там, где он нужнее.

И тут в зале поднялась женщина. Кабунова. Невысокая, ладная, с цепким взглядом. Встала и говорит:

– Я еще в Гражданскую воевала. Винтовку из рук не выпущу. А фашистов бить буду без промаха. Считайте меня добровольцем.

Сказала – и села. А в зале будто ветер прошел. Люди зашевелились, загудели. И пошло-поехало.

Один за другим поднимались мужики, молодые и пожилые, подходили к столу, клали листочки. Без длинных речей. Без пафоса. Просто: «Запишите на фронт». Кто-то торопился, будто боялся опоздать на поезд, который уйдет без него. Кто-то, наоборот, задерживался у стола, мял в руках кепку, потом резко кивал и уходил, не оглядываясь.

Пятьдесят девять человек на следующее утро уже прощались с Калугой. Стояли на перроне с вещмешками, курили, смотрели на город. Кто знал, увидят ли его снова? Поезд уносил их туда, где собирали Первый Коммунистический полк.

А через некоторое время уехала вторая партия.

И так – с 22 июня по первое августа. Месяц всего прошел, а с Московско-Киевской дороги ушли в ополчение двенадцать тысяч четыреста человек. Двенадцать тысяч четыреста судеб, которые могли бы жить, работать, растить детей. Но вместо этого взяли винтовки и встали плечом к плечу.

Потому что война – она не спрашивает. Она просто приходит. Стучится в каждый дом, в каждую семью. И эти люди не прятались за чужие спины. Открыли дверь и шагнули навстречу. По-другому они не умели.

Не все вернулись. Не всем довелось увидеть тот самый май сорок пятого. Но каждый из них прошел через огонь так, что не стыдно ни детям, ни внукам. Гордое звание – железнодорожник – они пронесли через войну с честью. Об этом говорят ордена на выцветших гимнастерках, пожелтевшие наградные листы и воспоминания тех, кто стоял с ними плечом к плечу.

Вот что писала фронтовая газета «В бой за Родину». Политрук Качаловский рассказывал про обычного парня, диспетчера со станции Калуга. Григорий Семенович Жидков до войны поезда водил. А на фронте стал командиром орудия.



Григорий Семенович Жидков: реконструкция. Автор – И. Жуковский.

И вот как-то пошли наши в наступление на один населенный пункт. А у немцев засада – пушка за железнодорожной будкой спряталась. Бьет по нашей пехоте, не дает ступить ни шагу. Лежат ребята в поле, прижатые огнем к земле.

Жидков на это глянул и говорит своим: «А ну, ребята, выкатывай оружие на прямую наводку». Риск страшный – сами как на ладони. Но расчет даже не замаялся. Выкатили, прицелились, бабахнули!

Будка разлетелась в щепки. А вместе с ней – и вражеский расчет. Так и остались фрицы под обломками. Навсегда.

Таких историй – тысячи. Простых, солдатских. Про то, как вчерашние железнодорожники становились героями. Не ради орденов – ради жизни. Ради того, чтобы дома было тихо.

Вот, скажем, Николай Маркович Крылов. Обычный парень, а войну прошел от звонка до звонка. Сталинград, Курская дуга, Днепр, Румыния. Начинал политруком, закончил майором. Прошагал пол-Европы, а вернулся – живой. Повезло.

А вот Василий Иванович Зимаков. Из семьи железнодорожника, из деревни Горенская. Сам пути охранял под Калугой. Еще с сорок второго, когда ему под бомбежками приходилось рельсы латать, чтобы составы к фронту прошли. Работа – не приведи господь. Сверху сыплется, вокруг рвется, а ты стой и чини.



Василий Иванович Зимаков – работал путевым обходчиком на железнодорожной станции Калуга-1

А в январе сорок третьего забрали его в армию. В роту связи. И тут, казалось бы, работа потише, чем у пехоты. Ан нет. Связист на войне – первый враг для немцев. Нет связи – нет управления. Нет управления – нет наступления.

Однажды Зимаков под обстрелом линию чинил. Пули свистят, рядом рвется, а он ползет и провода сращивает. Двадцать восемь порывов заделал. Сам раненый, нога прострелена, а дело сделал. Высоту наши взяли. И ему – первый орден Славы. Третьей степени.

Восемнадцатого марта сорок четвертого получил. А в госпитале долго не задержался – и снова на фронт. Под Ригу.

И вот там случилась история, которую до сих пор вспоминают. Шел Зимаков с задания, один. И вдруг – немцы. Пятеро. С оружием, идут прямо на наши позиции. Что делать? Кричать «хенде хох»? Звать подмогу? Некого звать.

Он не растерялся. Автомат в руки – и очередь. Троих сразу положил. Четвертый за руку схватился, пятый руки вверх поднял – трясется, белый как мел. А Зимаков им: «А ну, шагом марш, в штаб».

Привел. Допросили – а они разведчики. И такие ценные сведения дали, что командование только руками развело. Еще один орден Славы. Теперь уже второй степени.

А Победу Василий Иванович встретил на берегу Балтийского моря, в Восточной Пруссии. Дожил. Выстоял.

Вернулся домой и снова – за работу. Электромехаником в Калуге, в дистанции связи. Работал так же, как воевал: на совесть. Придумывал что-то, изобретал, за что именнные часы от самого министра путей сообщения получил. И значок почетный – «Отличник соревнования».

А через много лет, в шестьдесят седьмом, нашли его награды. Орден Славы первой степени. Догнал солдата через двадцать лет после Победы. Но ведь догнал. Значит, заслужил.

И ведь что удивительно: Зимаков не в атаке с криком «ура» ходил. Он связь чинил. Провода сращивал. Немцев в штаб конвоировал. Маленькие дела, маленький подвиг. А вместе – большая Победа.

И таких, как он, – тысячи. Которые просто делали свое дело. Не ради славы. Ради того, чтобы жить.

Но война – она не только в окопах. Она везде. И там, где рельсы, там тоже передний край.

Враг наседал. Уже в июле сорок первого немецкие самолеты начали охоту на железную дорогу. Били по узлам, по станциям, по составам. Но дорога жила. Как перекрыть кис-

лород армии? Никак. Потому что по рельсам шло всё: на запад – оружие, снаряды, солдаты. На восток – заводы, станки, дети, раненые.

В ночь с 28 на 29 июля первый удар принял Брянск. Это был не просто узел – это было сердце магистрали. Семь направлений сходились в одной точке. Стратегическое значение – огромное. И немцы это знали.

Они бомбили методично. Каждый день. Каждую ночь. А железнодорожники вылезали из щелей, тушили пожары, разбирали завалы, латали пути и гнали составы дальше. И так – до шестого октября. Пока не пришел приказ эвакуироваться.

Когда Брянск пал, дышать стало нечем. Дорога работала через пень-колоду. А в конце сентября немцы совсем озверели. Начали бомбить участок от Сухиничей до самой Москвы-Киевской. Так, что днем высунуться нельзя. И движение перевели на ночь.

Только стемнеет – и пошли эшелоны. С оружием на фронт. С ранеными – в тыл. А в небе – немецкие стервятники. Они за каждым составом охотились, как волки за раненым оленем. Летчик фашистский ночью видит: внизу паровоз пытит, искры из трубы, тени вагонов. И – пикирует.

А машинист ведет состав. Потому что нельзя остановиться. Потому что там, впереди, ребята без снарядов задыхаются. Или позади раненые истекают кровью.

Только самооблажение и характер спасали. Нервы – как канаты. Руки – на регуляторе. Глаза – в темноту. И вперед.

Так и тащили эту ляжку. Ночь за ночью. Пока могли. Пока рельсы целы. Пока состав не разбомбили. Пока сами живы.

Семнадцатое сентября сорок первого. Утро. Калуга еще спит, но железная дорога не спит никогда.

В 8 часов 24 минуты по местному времени над городом загудело. Не по-нашему. Чужим, тяжелым гудением. Самолеты с крестами.

На втором этаже вокзала как раз заседало Калужское отделение дороги. Начальник, диспетчеры, оперативники. Люди, от которых зависело, пойдут ли составы дальше. Успеют ли на фронт снаряды. Уйдут ли на восток эшелоны с детьми.

Им сказали: «Самолеты близко. Немцы».

Никто не встал. Никто не побежал в бомбоубежище. Потому что на столе лежали графики, потому что в трубке кто-то докладывал обстановку, потому что война не ждет, пока ты спрячешься.

Первая бомба ударила прямо в диспетчерскую.

Взрыв – и комнаты не стало. Бетон, стекло, бумаги – все вперемешку. Кровь на стенах.

Михаил Иванович Тананыкин, начальник отдела движения, упал сразу. Тяжело раненый, но живой. А диспетчеры Воробьев и Сафонов – те даже вскрикнуть не успели.

Так и остались на своих местах. За картами, за расписаниями. За работой, которую не бросили.

Говорят, герои – это те, кто совершает что-то невозможное. А может, герои – это те, кто мог бы уйти, но остался. Знал, что может накрыть, но не встал. Потому что поезда должны были идти.

Они пошли.

К концу сентября над Калугой нависло. Немцы подходили, это чувствовалось по всему. По гулу самолетов, который теперь не умолкал. По взрывам, которые стали привычными. По тому, как быстро темнело небо от дыма.

С двадцать девятого сентября фашисты начали долбить город системно. Не просто так, налетят и улетят, а методично, по нескольку раз на дню. И главной целью была железная дорога.

Путейцы на станциях Калуга, Азарово, Тихонова Пустынь, Желябужская, на семьдесят четвертом разъезде, который потом назовут Перспективной, – эти мужики вообще перестали

спать. Только отбомбятся немцы, только стихнет, а они уже с ломами, с кувалдами, с костылями – латать, чинить, ставить на место. Потому что поезда должны идти. На Москву. На Тулу. Пока рельсы целы – дорога живет.

А пятого октября вышло решение Государственного комитета обороны СССР (ГКО): Калугу сворачивать. Вывозить всё, что можно.

И началось.

Неделя – смешной срок. Семь дней, чтобы упаковать и отправить на восток заводы. Машиностроительный. Завод имени Тельмана. Электромеханический. Вагоноремонтный. Бобруйские артсклады, где снаряды штабелями лежали. Госпитали все – с ранеными, с врачами, с койками.

Железнодорожники работали круглосуточно. Паровозы гнали без остановки. Составы грузили под завязку. Что не успевали – бросали. Что успевали – увозили в тыл.

А если оглянуться на те месяцы – с июля по октябрь – так вообще цифры дух захватывают. Эвакуировали всё, что имело значение: оборудование, станки, готовую продукцию, сырье. Не только из Калуги – из Людинова, Кирова, Кондрова, Сухиничей. Тракторы из МТС – шестьдесят процентов вывезли. Комбайновые моторы – почти девяносто. Технику, зерно, металл.

И всё это – по рельсам.

Обычные люди в промасленных спецовках, с черными от угля лицами, гнали эти составы под бомбами, под пулями, под вой сирен. Потому что знали: если не вывезти сейчас – достанется фашисту. А фашист на нашей земле ничего не получает.

Так и работали. Ночь. День. Снова ночь.

Пока могли стоять на ногах.

Последние дни перед оккупацией – это когда время спрессовалось в пружину. Каждая минута могла стать последней. Каждый состав – либо уйдет, либо достанется врагу.

На перегоне Сухиничи – Сергиев Скит застряли поезда. Целые составы с добром, с людьми, с продовольствием стояли под открытым небом, а немцы уже рядом. Связь фашисты перебили – ни позвонить, ни передать. Тишина в эфире, а в тишине этой – смерть.

Второго октября истребительный батальон, простые калужские мужики, которые взяли в руки винтовки, заняли позиции от Тихоновой Пустыни до самого моста через реку Угра. Ждали десант. Немцы очень любили с неба прыгать – перерезать пути, сеять панику. Наши встали стеной. Охраняли рельсы до девятого октября, пока регулярные части не подошли.

А в те же дни на участке болталось несколько четных поездов на Москву. В вагонах – люди, продовольствие, станки, эвакуированное барахло, которое нельзя было бросать врагу. И ни связи, ни команды. Только рельсы уходят в неизвестность.

Немцы мост через Угру бомбили без остановки. Прямо охотились за ним. Потому что понимали: мост встанет – поезда встанут. А поезда с людьми и грузами останутся им, как подарок.

В штабе дороги решили: рисковать, но прорываться. Создали две группы. Одна пошла на Калугу-первую, другая – на Сергиев Скит.

В группу, которая отправилась на разъезд, взяли четверых. Среди них – работники управления Антошук и Савкин, плюс двое военных, из управления передвижения и из НКВД. Задача простая, как выстрел: пробиться к поездам и вытолкать их через Угру, пока мост еще стоит.

Александр Николаевич Савкин потом вспоминал – как в страшном сне, но наяву:

– Пришло распоряжение: связь уничтожить, пути взорвать, всё, что можно вывезти – вывозить на восток. Мы шли через бор с полной выкладкой. Винтовка, подсумки, противогаз. Немецкие батареи лупили по мосту, не переставая. Железнодорожники прыгали в кузова грузовиков и ехали, сами не зная, куда попадем. Где враг, где свои – понимали смутно. Потом уже

выяснилось: проскочили у самого носа у фашистов. А главное – успели отправить последний восстановительный поезд.

На разъезде их встретил начальник станции Михаил Дмитриевич Жиров. Мужик, видать, был кремень. Под бомбами, под обстрелом он как-то умудрился наладить живую связь между станциями. Бегом, на пальцах, через посыльных – но поезда пошли.

Угру переезжали под непрерывным огнем. Вагоны трясло от разрывов, но они шли. Сотни вагонов. С людьми, с детьми, с ранеными, с оборудованием, которое завтра будет работать на оборону. И паровозы спасли – несколько штук. А паровоз на войне дороже золота.

Жиров уезжал с последним составом. Оглянулся на разъезд, который вел всю войну, и – прощай.

А группа, выполнив задание, уничтожила документы, заперла пустую станцию и пешком, уже без поездов, добралась до Калуги. Спустились в подвал управления дороги. Там, в темноте, при свете коптилок, сидели те, кто еще оставался в городе. Ждали своей очереди. Кто уйдет с последним эшелонам, а кто останется в оккупации.

Но поезда ушли. Главное – успели.

Десятого октября сорок первого года дорога на Москву из Калуги уже закрылась. Немцы заняли станцию Пятавская. А от нее до разъезда Сляднево через лес – рукой подать. Километров пять, не больше.

На Сляднево беда: пути разбиты. А на путях – три состава. С продовольствием. С хлебом, крупой, тушенкой – тем, что так нужно фронту и людям в тылу. Железнодорожникам приказали: любой ценой отправить эти составы на Малоярославец. Срок – утро одиннадцатого октября.

Без восстановительного поезда тут не обойтись. Ждали его всю ночь. Он пришел почти под утро. Вместе с ним прибыл военный комендант Москаленко со станции Малоярославец. И закипела работа.

А того никто не знал, что немцы от Пятавской уже почти вплотную подползли к разъезду. Залегли на опушке леса, ждали рассвета. Затаились, как звери. Тишина стояла такая, что, казалось, сама земля замерла.

Небо на востоке начало светлеть. К этому часу пути успели починить. Первый поезд – тяжелый, груженный – тронулся в сторону Малоярославца.

И тут тишину разорвало. Паровоз «ФД» – «Феликс Дзержинский», громадина, которую в народе ласково звали «Федор», – задышал, зафыркал, выпустил пар. Лязг, грохот, свист – на весь лес.

Немцы на опушке опешили. Поезд уходил у них из-под носа! Прямо на глазах, когда они уже предвкушали легкую добычу.

Взревели моторы – фашисты бросились вдогонку.

А на разъезде еще кипела работа. Пути доделывали, паровозы стояли под парами, ждали очереди. Но тревога уже ползла по спинам, сжимала грудь. Что-то надвигалось. Беда.

Вот стало видно: немцы двинулись к разъезду. Цепью, с автоматами, перебежками. А поезд на Малоярославец уже скрылся в лесу, только дымный хвост над деревьями тает.

И тут застрочили пулеметы. Мина попала в один из паровозов, который так и не успел уйти. Взрыв – грохот, земля под ногами ухнула, железо разлетелось в клочья.

Начальник разъезда Сергей Фомин не растерялся. Успел крикнуть на Родинку, на Суходрев, на Малоярославец и Москву – передал, что случилось. А потом разбил телефонный аппарат и селектор. Чтобы врагу не досталось. И – исчез. Ушел в лес, скрылся.

Немцы ворвались на разъезд. Взломали двери двух составов, которые остались стоять на путях. Продовольствие перегружали на свои машины и повозки, спешили, ругались, толкались.

Но главное ушло. Первый состав с едой прорвался. Не всё досталось врагу.

А Сергей Фомин и его ребята сделали свое дело. Под пулями, под взрывами, на последнем дыхании. И ушли. Чтобы воевать дальше.

В ночь на одиннадцатое октября немцы воспользовались темнотой. Подкрались, захватили железнодорожный мост через Угру и разъезд Сергиев Скит. И сразу пришел приказ, короткий, как удар:

– Поезда отправлять на Алексин – Тулу. Мост через Оку после эвакуации взорвать.

Всё. Точка.

Фронт приближался с каждым часом. Это чувствовалось по всему: по гулу канонады, который уже не стихал, по самолетам, которые кружили над головами, как коршуны, по обстрелам, ставшим привычными, как утренний кофе.

Калужский школьник Лев Быков, которого война оторвала от парты и бросила в эшелон, потом напишет в сочинении – уже после Победы, уже взрослым – эти строки. И от них до сих пор мороз по коже:

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.