Василий Трифонов

МОЯ СЛУЖБА
В ОРГАНАХ ВОЕННЫХ СООБЩЕНИЙ

Санкт-Петербург - 2021

Мемуары генерал-майора Трифонова В.И. служат наглядным примером для молодёжи того, чего может достичь человек, честно исполняющий свой долг перед государством и его Вооружёнными силами.

Целеустремлённость, стремление к знаниям и самообразованию позволили ему получить общее среднее образование (вечерняя школа) и среднее специальное образование (техникум железнодорожного транспорта), экстерном сдать экзамены и закончить военное училище, и с отличием военно-транспортную академию. Полученные знания обеспечили ему успешное продвижение по службе – от солдата до генерал-майора (начальника службы военных сообщений военного округа).

Автору книги пришлось служить во многих военных округах – от восточных до западных рубежей страны и далее – в Северной группе войск и в Группе советских войск в Германии. Самым суровым испытанием для службы военных сообщений Среднеазиатского военного округа, которую возглавлял автор книги, стало транспортное обеспечение развёртывания 40 А и её ввода в республику Афганистан в 1979 году, а затем всестороннее обеспечение группировки войск с задействованием всех видов транспорта: наземного, водного и воздушного.

На завершающем этапе военной службы автору книги доверили руководить службой военных сообщений Главного командования войск Дальнего Востока.

Книга воспоминаний генерал-майора В.И. Трифонова представляет интерес не только для специалистов органов военных сообщений и транспорта, но и для личного состава организаций материально-технического обеспечения, а также для молодёжи, планирующей посвятить свою жизнь служению Родине в рядах её Вооружённых сил.

Самоотверженный труд автора высоко оценило государство, наградив его орденом Красной звезды, орденом «За службу Родине в Вооружённых силах» III степени и многими медалями.

Подготовку рукописи к изданию выполнили:

начальник кафедры Военных сообщений ВАМТО им. генерала армии А.В. Хрулёва кандидат военных наук, профессор полковник В.В. Соколов;

заведующая кабинетом кафедры Военных сообщений ВАМТО им. генерала армии А.В.Хрулёва Л.Н. Макарова;

заведующий лабораторией кафедры Военных сообщений ВАМТО им. генерала армии А.В. Хрулёва полковник в отставке Нагаев И.Н;

профессор кафедры Транспортной логистики ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова кандидат военных наук доцент полковник в отставке Деняк О.А.

© В.И. Трифонов, 2021

Офицерам военных сообщений

Восовцы милые мои,
Друзья, товарищи по службе,
Живём в труднейшие мы дни,
Но мы верны восовской дружбе.

Коллектив для нас был свят,
В почтенье связка поколений,
О том легенды говорят,
Не только сухость наставлений.

Мы умножали, как могли,
Дела предшественников наших
И за собой мосты не жгли,
Творили для потомков краше.

Живут традиции сейчас,
Былых и всех других свершений
И это радует всех нас,
Ветеранов поколений.

Горько было осознать,
Распад родного государства,
И теперь нельзя понять,
Такого жуткого коварства.

Но мы надеждою живём,
Она всегда нам помогала,
Живы будем, не помрём,
Восовцам плакать не пристало.

Давайте вспомним о делах,
О том, как жили и служили,
О тех, кто был в одних рядах,
С кем радость с горечью делили.

ВОСО священны для меня,
Им отдал силы, годы, знанья
И буду помнить их всегда,
Пока я жив, пока в сознанье.

Желаю в здравии всем жить,
И тёплых встреч, и поздравлений,
Восовской дружбой дорожить,
Вперёд, без страха и сомнений!

Генерал-майор в отставке
Трифонов Василий Иванович.
г. С-Петербург. 5 марта 2003 г.

Глава 1. СИБИРЬ

Родом я из Сибири. Уже нет и в помине той деревни, где я родился 6 февраля 1929 года. Называлась деревня Успенка, Подобинского сельсовета, Шегарского района, Томской области. Деревня Успенка образовалась в 1908 - 1910 годах в результате великого Столыпинского переселения народов из центра России в Сибирь в основном безземельных крестьян, в том числе староверов (кержаков). В этом потоке были и мои деды-староверы.

Проехали они всю Россию, Урал и Западную Сибирь до города Томска по железной дороге и далее на своих подводах ехали 150 вёрст по просёлочной дороге через село Шегарку (уездный центр), Гусево, Подоба и далее в лес (четыре километра от Подобы), где им и определили место для деревни и будущей жизни. Деревня Успенка названа в честь православного праздника Успения Пресвятой Богородицы, которое отмечается 28 августа.

Родители мои: отец Иван Петрович, мать Евгения Петровна из деревни Успенки. В семье было пять детей: сестра Пелагея, брат Ермолай и я, Василий, братья Арсений и Пётр. Была трудная деревенская жизнь, но благодаря маме все мы выжили, вышли в люди и прожили каждый более 70 лет, а я, с божьей помощью, живу до сих пор. Зимой 1933 года наша семья переехала в соседнее старинное село Подобу, где мы прожили до 1939 года. До мелочей помню подобинскую жизнь в колхозе «Большевистский сев». В трудах и заботах прожили мы в Подобе шесть лет. Славится Подоба большим кедровником, обширными полями, озёрами и болотами. Здесь водилось много рыбы и всякой дичи. Когда я учился во втором классе, в марте мы переехали в рабочий посёлок Красный Яр на Оби, где находился леспромхоз. Здесь я впервые увидел громадную реку с пароходами, настоящую тайгу с медведями и непроходимыми болотами и многое другое.

Только мы мало-помалу в этом посёлке начали обустраивать свою жизнь, как в 1941 году разразилась война, а с нею пошли трудные годы борьбы за выживание. Отца по болезни в армию не взяли, его назначили бригадиром по заготовке ружейных берёзовых болванок для ложей винтовок, пулемётов и автоматов. Бригада состояла из нескольких женщин, и нас с братом Ермолаем. По решению отца мы вошли в эту бригаду. Брату было 17 лет, а мне 12. Питание было скудное всё время хотелось есть. Но мы трудились с раннего утра и до позднего вечера. Надо было ещё находить время и для работы на своём огороде.

Подобу и Успенку мы не забывали. Весной 1942 года мы с братом Ермолаем на обласке (небольшой лодке) поехали через Обь по протоке, озёрам и речкам (местами волоком) до Подобы, далее пешком до Успенки, где жили близкие родственники. У них мы должны были загрузиться картофелем и продуктами и возвращаться обратно тем же путём. Путь в одну сторону составлял 30 километров. Домой возвращаться было значительно

труднее. На волоках грузы и обласок мы перетаскивали на одноосной тележке. Опаснее всего была переправа через разлившуюся Обь. Запас нагруженного для обласка был велик, пришлось ночевать на берегу реки, а рано утром, с Богом, мы преодолели матушку Обь. Был такой случай: наш обласк перевернулся на середине Оби с соседской семьёй, утонула соседка. Потому было страшновато. Мне пришлось потом ещё два раза ездить в деревню на обласке, один раз с матерью, другой раз с отцом. Брат Ермолай был уже в армии, за рулём сидел я, потому что отец воды боялся, а мне был не страшен «серый волк». Был тогда я смелым и драчливым забиякой, за проделки частенько получал от отца ремня. Так помаленьку я «выковывал» устойчивый характер, как будто знал, что всю жизнь придётся служить в армии.

Семилетку я закончил весной 1945 года. Исполнилось мне 16 лет. Раньше принимали в школу с девяти лет. Победу в посёлке встречали криком, смехом и плачем. Пили все подряд. Всю ночь кричали мужики и бабы. Так мне запомнился этот великий День Победы! Летом я поехал в Томск поступать в техникум и поступил в железнодорожный. В Томске жила и работала сестра Пелагея. Я стал у неё «нахлебником», хотя и получал на карточку 500 г хлеба. Немного помогали из дому. В общем, прижился я в Томске и учился не хуже других. Железная дорога стала для меня действительно «железной», так как раньше я её никогда не видел. Пришлось приложить большие усилия, чтобы получить специальность техника по движению поездов и по грузовой работе.

Летом 1949 года мы сдали государственные экзамены и получили долгожданные дипломы. В торжественной обстановке дипломы вручал директор фронтовик И.Д. Казьмин. Это была большая радость, пожалуй, не меньшая, чем при получении диплома об окончании Военной академии по специальности «Военный инженер путей сообщения». Мой диплом посадил меня на железнодорожную тележку и покатил по всей дальнейшей жизни. Дали нам направления кого куда. Я и трое моих друзей-сокурсников получили назначение на железнодорожную станцию Черкасов Камень, одним словом, в Кузбасс. Это были Виктор Халяпин, Мария Бобровская и Августина Шевченко. Начиналась другая жизнь, трудовая и совершенно взрослая. Все мои близкие родственники остались в Томске и Томской области, а я поехал на чужбину добывать своё счастье.

Первого сентября я был уже на станции Черкасов Камень Беловского отделения Западно-сибирской железной дороги (управление дороги – Новосибирск). Здесь же собрались мои друзья. Станция Черкасов Камень, город Киселёвск (в двух километрах от станции). Сейчас станция переименована в Киселёвск. Это большая промежуточная станция из 10 – 12 приемоотправочных и сортировочных путей, предназначенная для приёма составов с каменным углём с Киселёвских шахт и для формирования поездов с углём и дальнейшей их отправке на Урал и в другие регионы. Станция

расположена на двухпутной электрифицированной магистрали с интенсивным движением поездов, в основном транзитных с угольных шахт Кузбасса и порожняков под погрузку на шахты. Соседними станциями, с которыми поддерживается непосредственная связь по движению поездов, являются Красный Камень (севернее) и большая участковая станция Прокопьевск (южнее).

Станционный посёлок насчитывал десятка полтора домов. Вокзальное здание, в котором был небольшой зал для пассажиров с билетной кассой, два кабинета для руководства станции, просторное помещение для дежурного по станции с необходимой аппаратурой СЦБ и связи по управлению движением поездов, одна жилая двухкомнатная квартира, в которой жил заместитель начальника станции с семьёй и ещё два небольших помещения для ремонтных мастерских. Рядом стояло здание меньшего размера, где находилась с одной стороны товарная контора, с другой – техническая контора. За ними стоял небольшой домик для пункта технического осмотра вагонов. За служебными зданиями находились жилые деревянные постройки, некоторые дома были частными. На первый взгляд это место казалось пустынным и необжитым. Станция располагалась на низменной заболоченной местности, на которой была отсыпана насыпь из гравия и песка. На другой стороне станции, напротив вокзала, протекала маленькая речушка, похожая на нашу подобинскую Ингу.

Штат станции состоял из начальника станции, его заместителя, четырёх помощников – дежурных по станции, четырёх товарных кассиров, технических конторщиков, весовщиков, стрелочников, вагонных слесарей, составителей поездов и паровозных бригад. Всего трудилось человек сорок пять.

Нас с Виктором разместили в двухосном крытом вагоне (теплушке) с нарами и печкой «буржуйкой». Такие вагоны использовались для перевозки личного состава в воинских эшелонах, в каждом таком вагоне размещается по тридцать шесть человек, а нас разместили всего двоих. Ни постелей, ни постельного белья, ни одеял – ничего не дали. Другого жилья не было. Пришлось нам зарываться в сено-солому. Горько осознавать, но руководство оказалось чёрствым и беспринципным к молодым специалистам. Машу и Гутю разместили в одной семейной квартире в маленькой комнатушке. Нас с Витей радовало то, что хоть наших девчат устроили более менее по-человечески. Ни столовой, ни буфета, кроме маленького продмага, – ничего не было. Пришлось самим в котелке варить себе пищу на печке-буржуйке и есть на нарах. Иногда наши девочки приносили в кастрюле горячий суп или щи, и мы с аппетитом всё съедали и были очень и очень благодарны Маше и Гуте.

Сначала меня и Виктора назначили практикантами младшего стрелочника, и мы целый месяц детально усваивали эту работу, научились быстро выполнять команды дежурного по станции, пользоваться сигнальными флажками и фонарём и звуковыми сигналами, встречать и провожать

все поезда, участвовать в маневровой работе и чистить стрелки. После проверки знаний, по письменному приказу начальника станции, нас назначили младшими стрелочниками. Целый месяц мы исполняли эту должность и только после этого назначили старшими стрелочниками. А зарплату начисляли в соответствии с должностью, то есть маленькую. Приходилось мириться и подтягивать живот. Хорошо, что я был привычным к холоду и голоду, поэтому стойко переносил эти невзгоды. Иногда, во время дежурства, я задумывался о нашей тяжёлой жизни, и это могло отрицательно сказаться на ответственной работе, связанной с безопасностью движения поездов. Так однажды и случилось. Я отдал связку ключей младшему стрелочнику (молодой угрюмой женщине), которая собралась чистить стрелочные переводы, закрытые на обычные амбарные замки (централизованной системы управления стрелками не было, поэтому переводили их вручную и закрывали обычным замком), а сам сидел возле стрелочного поста, небольшого деревянного домика с аппаратурой связи и СЦБ, который в просторечии зовётся стрелочной будкой, и думал о невзгодах нашей молодой жизни. В это время позвонил дежурный по станции и приказал приготовить маршрут на четвёртый путь и открыть семафор поезду, идущему с углём с шахты. Задумавшись, я взглянул на четвёртый путь и убедился, что он свободен, и открыл входной семафор поезду. И вот слышу свисток и шум подходящего поезда. В этот момент, меня как будто ударило током: я вспомнил о ключах, отданных стрелочнице. Немедленно закрыл семафор подходящему поезду, а сам бросился к стрелочнице и отнял у неё ключи. В момент приготовил маршрут, вернулся в будку и открыл семафор. Понятно, что машинист применил экстренное торможение, остановил поезд прямо перед зарытым семафором, и ему надо было снова затрачивать усилия на трогание поезда с места и делать его разгон, чтобы войти на станцию. Был, конечно, он страшно зол на станционных работников. Я вышел встречать поезд. Из проезжающего локомотива я увидел разъяренное лицо машиниста и два его грозящих кулака. Настроение моё было прескверным, и я ждал наказания, но его не последовало, обошлось. Только дежурный по станции поругал по телефону. Это был большой урок на всю жизнь. Если бы я не хватился вовремя, то поезд мог влететь на занятый путь и совершить крупную аварию с возможными жертвами. Мне не миновать бы тюрьмы.

Через некоторое время нас с Витей назначили дежурными по станции, и началась наша взрослая жизнь с большой ответственностью за безопасность движения поездов. Мне следовало «зарубить на носу» тот коварный случай с ключами и другие недостатки в моей работе и в работе других людей. Во время дежурства необходимо до предела быть внимательным, невзирая ни на какие трудности жизни. Так я и старался работать.

Дежурный по станции (сокращённо ДСП) отвечает за поездную и маневровую работу и за всю смену работников (стрелочников и составите-

лей поездов, технических конторщиков, машиниста маневрового локомотива) и главное – за безопасность движения поездов. Он подчиняется поездному диспетчеру (ДНЦ) по вопросам движения поездов и начальнику станции (ДС) по выполнению плана работы, предусмотренного на период смены. Никакие другие распоряжения по движению поездов от кого бы они ни исходили (даже ДС), он не исполняет, но об этом докладывает поездному диспетчеру и начальнику станции. Если необходимо, то дежурный по станции письменным приказом отстраняется от дежурства и заменяется другим, указанным в приказе. Это говорит о предусмотренной законом неприкосновенности лиц, которые командуют движением поездов. Как правило, настоящими движенцами становятся люди с твёрдым характером и быстрым мышлением, готовые принимать неординарные решения.

Работа организовывалась посменно. Дежурство продолжалось двенадцать часов: с восьми утра до восьми вечера и восьми вечера до восьми утра. Работа организована по Московскому времени на всей сети железных дорог. У нас разница была плюс четыре часа. Кроме нас с Виктором дежурили двое семейных мужчин-практиков, намного старше нас. Но мы быстро освоились, знания, полученные в техникуме, мы с инициативой использовали на практике.

Поезда водили электровозы ВЛ-10, и за сутки через станцию проходило до 50 грузовых и пассажирских поездов в одну и другую сторону. В течение часа надо было встречать и провожать до четырёх поездов, днём с флажками (красным и жёлтым), в тёмное время и в туман – с фонарём с тремя цветами: зелёным, жёлтым и красным. Машинистам транзитных поездов дежурный показывал днём жёлтый свёрнутый флажок, а ночью – зелёный цвет фонаря. Для снижения скорости – жёлтый цвет, для остановки – красный цвет.

В работу мы втянулись, и на нас руководство станции могло положиться, как на перспективных работников. Но наш быт оставался неустроенным. Мы продолжали жить в теплушке, а потом на смену её привезли купейный вагон, но он не отапливался. Стало не лучше, а куда хуже. Мы требовали истопника-вагонника, но нам отказали, и так продолжалось до ноябрьских морозов. И только тогда, когда заместитель начальника станции перешёл с семьёй в свой построенный дом, нас четверых, меня, Витю, Машу и Гутю, с нашего общего согласия, перевели в вокзальную двухкомнатную квартиру. В горнице обосновались девчата, а мы с Витей в прихожей, то есть в проходной. Мы, как могли, обустроили своё новое жилище, даже занавески появились на окнах. Главное – топили печь-голландку для тепла в квартире и плиту для приготовления пищи. Мы вносили определённую сумму денег, и девчата готовили горячую пищу. Вода и топливо были за нами. Между нами и девчатами были установлены строгие правила нравственности и, кроме того, мы обязались проявлять заботу друг о

друге. И эта теплая и искренняя дружба продолжались до конца совместного проживания.

Интересным событием в нашей жизни было получение железнодорожной формы одежды для среднего звена работников. За формой одежды мы ездили в отделение дороги в город Белово. Там на складе примеряли шерстяные брюки, китель, шинель из добротного драпа с толстой подкладкой и фуражку. Всё чёрного цвета с зелёными кантами и околышем на фуражке и эмблемами. Конечно, форма нарядная, и на нас смотрели с интересом, особенно на нашей станции. Девчата выглядели превосходно, а на Машу смотрели с восхищением и завистью. Она блистала красотой и статью. Новый, 1950 год, мы встречали у нас в квартире. Приехали в гости с другой станции – наши друзья и однокурсники: Арсений Чернов и Дуся Тишкова. Мы были им очень рады. К сожалению, Виктор был на дежурстве и не мог принять участие в нашем застолье. Встреча прошла очень весело, с песнями и танцами, я с задором играл на гитаре и со всеми пел. Стол был бедноват закусками и винами, но выпить и закусить нам хватило, даже осталось ещё на первый день нового года. Хоть и трудная была жизнь после тяжёлой войны, но мы не тужили, потому что были молоды и жили надеждами на будущее. Так, в борьбе с трудностями неустроенной жизни мы приобретали опыт в работе, набивая на этом «шишки разной величины». Эта новогодняя встреча была настолько хорошей и желанной, что запомнилась на всю жизнь и запечатлелась, как на фотографии.

Зима была морозной. Температура доходила до сорока градусов и ниже. Часто приходилось выходить на встречу поездов и стоять ждать, пока не пройдёт весь состав. Да, и внимательно смотреть на состояние вагонов и хвостовых сигналов. При наличии опасных неисправностей (сдвиг грузов на платформах, горение букс, сильный стук колеса по рельсу и другие) поезд необходимо останавливать, а неисправный вагон отцеплять. При нетвёрдых сомнениях, останавливать поезд или нет, надо докладывать о выявленных неисправностях поездному диспетчеру и сообщать на соседнюю станцию своему коллеге об этом, который проверит сообщение и примет окончательное решение.

Кроме транзитных поездов мы за смену формировали до пяти своих поездов с углём. Составитель, прицепщик вагонов и паровозная бригада вовсю трудились целую смену, формируя поезда, но под контролем дежурного по станции, и часто необходим был выезд паровоза с вагонами на главные пути, даже за пределы входных семафоров. И это надо было делать быстро, в промежутке между двумя транзитными поездами (до 30 – 40 минут). Порой приходилось изрядно волноваться и даже прекращать манёвры во избежание остановки транзитного поезда перед закрытым семафором, что категорически запрещалось. Кстати сказать, что маневровая бригада получала зарплату с выработки и значительно больше, чем дежурные по станции и стрелочники, хотя мы все принимали участие в маневро-

вой работе. У нас была установлена твердая ставка. Мой оклад составлял всего 690 рублей. Этих денег хватало только на питание и некоторые мелочи. Такие же работники на станциях угольных шахт или других промпредприятий получали значительно больше, чем на железной дороге. Но надо было отрабатывать три года за техникум, а может, и до пенсии. Так или иначе, мы продолжали трудиться и основательно осваивать на практике интересное железнодорожное дело.

На станции мы представляли молодую интеллигенцию, участвовали в работе небольшой комсомольской организации, поэтому в выходные дни в вечернее время устраивали литературные выступления и даже постановки пьес. А клубом служил списанный и снятый с колёс пассажирский вагон, переоборудованный внутри под клубное помещение с печуркой для отопления. Стояли скамейки и была даже сценка, на которой мы иногда выступали при полном зале взрослых и ребятишек. Мы очень радовались, когда нам аплодировали. В этом же «клубе» проводились общие собрания, планёрки и другие мероприятия, на которых и мы бывали. По фамилиям помню лишь Белова, заместителя начальника станции, и Чернова – дежурного по станции, остальных, к сожалению, забыл, ведь прошло столько времени. В общем, рабочий народ на станции был хороший и поддерживал нас словом и делом. За это я очень благодарен всем, с кем трудился.

Бывали на станции аварии и происшествия. Хотя редко, но бывали. Однажды, в моё дежурство, днём, при подаче одного полувагона с гравием на вновь строящийся путь, со стороны речки, колесо вагона наскочило на лежащий на рельсе камень и тележка вагона соскочила с рельсов, а паровоз продолжал толкать вагон. В результате вагон ударил в опору контактной электросети, и все провода упали на ж.-д. путь станции. Произошло короткое замыкание по всей станции и всё вокруг озарилось фиолетовым светом. Верно, автоматика сработала и тяговая электросеть отключилась. Движение поездов было прервано. Прибыл восстановительный поезд и в течение трёх часов электромонтажники поднимали контактную сеть и укрепляли её на установленной временной опоре. На этот период движение отдельных восстановительных летучек и восстановительного поезда было переведено на письменный способ сношения по движению поездов и все переговоры с соседними станциями велись по диспетчерской связи под контролем поездного диспетчера. К сожалению, у меня такой практики ещё не было и мне пришлось туговато в этот момент. Но с помощью диспетчера по селектору я всё сделал как надо, и задержек поездов не было. Конечно, порядком поволновался, но получил хороший опыт работы в необычных условиях. Движение поездов было переведено на обычный полуавтоматический способ блокировки.

Дело шло к весне и вот 12 марта 1950 года, я получил повестку из райвоенкомата о призыве в армию. Был мне 21 год. Я призывался в армию тогда, когда мои сверстники уже отслужили и возвращались домой. Но ни-

чего не поделаешь, служба есть служба, и я начал сборы к отъезду на сборный пункт военкомата в город Новокузнецк. Вечером к нам на квартиру пришли проводить меня в армию начальник станции и другие работники. Доброжелательно напутствовали, поговорили, выпили и тепло попрощались. Утром меня провожали у пассажирского поезда мои друзья Маша, Гутя и Витя. Мы пожелали друг другу всего доброго в жизни и в службе, обнялись, расцеловались, и я поехал в неведомые края с переполненным чувством печали и одновременно с восторгом, одним словом – переживал о прошлом и неизвестном будущем.

В Новокузнецке на сборном пункте нас продержали семь суток. Прошли медицинскую комиссию и другие формальности. Разместили призывников в сумрачной и грязноватой казарме, спали на голых нарах. Все призывники состояли в основном из шахтёров и другого рабочего люда. Многие вели себя грубо, ругались матом, играли в карты на деньги. В общем, было мне неуютно в этом обществе. Но приходилось терпеть и приноравливаться к горнякам. Были и спокойные ребята, с которыми я нашёл взаимопонимание и проводил с ними свободное время.

Наконец нас посадили в эшелон, составленный из двухосных крытых вагонов-теплушек, близко знакомых мне по Черкасову Камню, и повезли в неведомые края нашей громадной страны. Офицеры и сержанты, которые сопровождали нас, не обмолвились ни словом, куда нас везут. В эшелоне поддерживался строгий воинский порядок. На каждые сутки назначался наряд по эшелону и по вагонам. В частности, в вагоне назначался наряд из числа призывников, в который входили дневальный по вагону, истопник и разносчики пищи из вагона-кухни. Старшим по вагону был сержант из команды сопровождения. В вагоне было тесновато, размещалось 36 человек, по девять человек на каждой из нар. Но, как говорят, «в тесноте, да не в обиде», все молоды и здоровы, проводили время в разных играх: шахматы, домино, карты. Пели песни под мою гитару, рассказывали были и небылицы, а также анекдоты. Одним словом, «кто во что горазд». Нам запрещалось отправлять письма в пути, выходить из вагонов без разрешения, общаться с местным населением, покупать продукты и спиртное. На продолжительных остановках, как правило, на маленьких станциях, разрешали всем выходить по своим нуждам и по сигналу горниста и локомотива надо было каждому возвращаться в свой вагон. Кормили горячей пищей из кухни и выдавали сухой паек. Хлеб, масло, консервы и давали горячий чай. Ели досыта, хлеб даже оставался. А эшелон всё идёт и идёт, вот и Барнаул проехали. Видно по всему, что нас везут в Казахстан или дальше, в Среднюю Азию. Когда проезжали Казахстан, ещё до Алма-Аты, на разъезде, где нам разрешили выйти, мы увидели впервые казахов в халатах и тюбетейках, а также верблюдов. Нашлись охотники «поговорить» с верблюдом и явно не «понравились» ему, и он, долго не раздумывая, плюнул в одного сибиряка смачной жвачкой и залепил ему всё лицо. Это было такой

неожиданностью, что все на мгновение смолкли, а потом разразился страшный хохот, даже казахи заулыбались. Здесь же шёл обмен с казахами разной одежды, буханок хлеба на вино, кишмиш и другие сласти. Некоторые призывники ходили уже полуголые и босиком, отдав одежду и обувь казахам за вино.

Позади были Семипалатинск, Алма-Ата, Чимкент, Ташкент, а нас всё везли и везли. После сибирских мартовских заморозков нас стало припекать. Кругом цвели сады белой кипенью, необычная для нас красота и экзотика. Кажется, что солнце всё время находится в зените, днём в вагонах становилась нетерпимая жара. Но мы – сибиряки, нам всё нипочём. Некоторые будущие бойцы бегали уже в одних майках и трусах, всё отдали и пропили.

Для всех нас обстановка и природа Средней Азии были непривычные, а порою даже угнетали. Но поезд шёл вперёд и вот последняя для нас остановка – станция Мары, ещё немного и мы доехали бы до Ашхабада. Но нас выгрузили и строем повели через весь город Мары (областной туркменский город), в военный гарнизон. Путь в 4000 километров мы преодолели за две с лишним недели, ехали со скоростью менее трёхсот километров в сутки. Это, конечно, малая скорость и видно по всему, что в то время по однопутной в основном линии и с тепловозами ТЭ-1 больше сделать не могли.

Глава 2. ТУРКМЕНИЯ. МАРЫ

Построили нас на плацу 5-й Механизированной дивизии, более тысячи призывников – сибиряков. Одеты – кто во что горазд. Почти половина в майках и трусах, а некоторые босиком. К строю вышел генерал и поздоровался с новым пополнением армии, а в ответ услышал громкую разноголосицу. Это его не смутило, не смутил его и затрапезный вид сибиряков. Видно было, что генерал бывалый и, судя по всему, прошёл войну. Он обратился к строю с призывом высоко нести честь Советской Армии, добросовестно учиться военному делу, выполнять приказы командиров, строго соблюдать дисциплину. В заключение он выразил надежду, что сибиряки будут служить Родине достойно, как героически сражались их отцы и старшие братья в Великой Отечественной войне.

Нас распределили по ротам, взводам и отделениям. Некоторые командиры были участниками войны, а многие сержанты были 1927 года рождения и призывались в конце войны. Они прошли высокую армейскую выучку. Так что все они взялись за нас основательно. После всего этого нас повели в баню, там мы отмыли всю дорожную грязь. Потом нам выдали солдатскую форму, обули в кирзовые сапоги с портянками, а на голову мы надели пилотки, и все стали похожи друг на друга. Первое время с трудом узнавали друг друга. Так началась наша трудная служба молодого солдата.

На берегу речки Мургаб под руководством сержантов мы произвели сначала земляные работы, сделали углубления по размерам, укрепили откосы, уложили камышовые фашины на пол и на лежанку для сна, потом установили палатку и надёжно укрепили её, способную выдержать, если не песчаные бури, то хотя бы ветры с песком. В палатке размещалось одно отделение – 10 человек. Нам выдали ватные матрацы, подушки и постельное бельё. Личные вещи хранились в вещевых мешках в изголовье у каждого. Моя гитара была тут же. Палаточный городок был построен за один день.

На другой день начались интенсивные занятия по строевой и физической подготовке, по политподготовке и по уставам. Теоретические занятия проводили офицеры, а строевую и физическую – сержанты, командиры отделений. Все офицеры и сержанты были прикомандированы из воинских частей гарнизона. Наш командир отделения был старше нас по возрасту, очень строг, физически развит и в строевом отношении подтянут. Командир взвода – стройный молодой лейтенант, видно, из интеллигентной семьи, импонировал нам лоском в форме одежды, чёткими строевыми приёмами и красивым отданием чести. Занятия проводил умело и с большим тактом. Меня он назначил вестовым, и по делам службы два – три раза я был в городе у него на холостяцкой квартире.

Жара стояла неимоверная. Кругом песок, а сверху палило солнце. Своими лучами бьёт прямо в упор, просто ослепляет и выбивает слёзы.

Очень тяжело сибирякам, привыкшим к холодам, целый день находиться на жаре и заниматься строевой подготовкой. Некоторые не выдерживали и теряли сознание. Фильм «Белое солнце пустыни» напоминает мне о Марах, и я содрогаюсь при воспоминании об этом. В Мургабе вода мутная и тёплая, как щёлочь, и по ней плывёт всякая нечисть. Нас строго предупредили не пить воду из речки, иначе тут же можно заболеть дизентерией. Но в такую жару пить хотелось и люди пили, потом заболевали и попадали в госпиталь на излечение. Меня Бог миловал, но однажды ночью такая жажда захватила меня, что я не выдержал и потихоньку пробрался к речке и досыта напился заразной воды, но жажду так и не утолил. Заболеть я не заболел, но пить из речки перестал.

«Испытание» нашего сибирского характера продолжалось на строевой и физической подготовке, на тактике с учебными карабинами в песках за Мургабом, на стрельбах. И всё это во время невыносимой жары. Даже в столовой, как назло, давали селёдку, суп тёплый и компот тёплый. После обеда нас строем подводили к громадной кадке с тёплой водой, и мы по очереди пили хлеставшую под напором воду из отверстия кадки. Напивались так, что в животе булькала вода, но жажду так и не утоляли.

Жара сводила меня с ума, нос обгорал и облезал каждую неделю. В строю невозможно было стоять, здорово припекало подошвы ног в кирзовых сапогах, хоть плачь. Но стоять в строю на горячей песчаной почве, как на плите, надо было, потому что строй – это святое место. Гимнастёрки, брюки и пилотки побелели от пота, соли, стирки и солнца, мы все были похожи на товарища Сухова из кинофильма «Белое солнце пустыни». На занятиях песок набивался в рот, в нос, в глаза, за шиворот и в сапоги. На зубах песок хрустел постоянно. В палатках на одеялах лежал слой пыли и песка. Надо было каждый день всё это вытряхивать. Палатки накалялись за день так, что вечером было, как в бане. Только к утру жара спадала и сон становился спокойным. Но с подъемом всё начиналось снова.

Дисциплина в подразделениях поддерживалась на должном уровне. За нарушения следовали взыскания, а на строевых занятиях за нарушения и уклонения от занятий наш командир отделения заставлял ползать по-пластунски. Готовили из нас крепких и подтянутых бойцов. Было очень трудно переносить всю начальную подготовку солдата, но я держался молодцом и обходился без замечаний и взысканий, стойко переносил тяготы и лишения армейской службы в пустыне Кара-Кум. Некоторые «шахтёры» любили лазить по туркменским садам и воровать поспевающий урюк. Их ловили и отправляли на гауптвахту. Но отчаянные ребята продолжали «посещать» сады до окончания нашего обучения.

Мне и другим сибирякам, хорошо подготовленным в строевом отношении, пришлось участвовать в параде 1 Мая на улице Ленина города Мары. При проходе войск мимо трибуны по радио было объявлено, что идёт батальон молодых солдат – сибиряков. И мы прошли очень хорошо,

показав твёрдый шаг и отличную строевую выправку. И такого результата мы добились всего за один месяц службы.

Ещё весь май и часть июня нас гоняли «и в хвост и в гриву». И вот пришёл конец нашему обучению. Нас построили на плацу и в торжественной обстановке с оркестром и в присутствии командования дивизии мы приняли присягу на верность Родине. После этого мы становились настоящими солдатами Красной армии и ждали решения нашей дальнейшей судьбы. Очень хотелось вырваться из этой жары и нам очень повезло. Вскоре пришёл приказ и нас рано утром построили и повели на железнодорожную станцию, где посадили в эшелон и повезли к месту дальнейшей службы. Все мы были очень рады этому событию, хотя не знали, куда нас везут. Мы ехали, а я до мелочей вспоминал службу в Марах. Город мне не понравился. Уж очень много серых и мрачных домов и даже целые улицы состоят из глинобитных домишек, а тротуары и мостовые вроде бы и не убираются. Только на центральной улице несколько домов многоэтажных и имеют приличный вид. На протяжении многих лет своей жизни, к моему великому сожалению, я ничего не видел и не слышал по центральным СМИ что-нибудь о городе Мары. Но люди там живут, и во время моей службы их было очень много, особенно ребятишек. Отношение их к военным было тёплым и непринуждённым. Однажды нас привлекали на учение Туркестанского военного округа, уже не помню в качестве кого, и я оказался недалеко от пастбища, где пасли овец. Ко мне подошёл туркмен среднего возраста с сынишкой, и мы завязали с ним обстоятельный разговор. Говорил он с большим акцентом, рассказывал о своём совхозе, о работе чабаном. Он пригласил меня к своей стоянке и начал угощать меня лепёшками, жареной бараниной и кумысом, причём, кумыс был прохладным. Мы сидели под саксаулом, дул небольшой ветерок, и не так было жарко. Доброжелательная беседа и угощение закончились и я, попрощавшись, ушёл на свой пост. Эта встреча и другие мимолётные встречи в городе по делам службы с туркменами мне врезались в память и были неотъемлемы с жарой и горячим песком.

Эшелон двигался на Ташкент, а мы в теплушке изнывали от жары. По признакам, исходящим от начальника эшелона и его команды офицеров и сержантов, мы догадывались, что нас везут очень далеко. Конечно, мы очень радовались тому, что наконец-то выберемся из этого горячего края и всё же сомневались в своих догадках. Двери вагона были раскрыты нараспашку, и поток тёплого воздуха влетал в теплушку. Спать не хотелось, а гитара, которую я привёз из Сибири, рассохлась, с ней пришлось распрощаться. Но мы пели наши сибирские и советские песни. Так бежал эшелон, а с ним и дни. Мы уже проехали Ташкент, Арысь, Кзыл-Орду и двигались на Актюбинск. Жара помаленьку спадала, и нам стало веселее. Шахтёрский «боевой дух» малость испарился и выгорел на жаре, солдаты сблизились и подружились, уже начало действовать войсковое товарищество. Я,

как и некоторые другие активные комсомольцы, ещё по нашему призыву и обучению в городе Мары, был назначен агитатором в вагоне. Замполит эшелона провёл с нами инструктаж, снабдил брошюрами и газетами, и я проводил беседы, читал стихи, делал информацию и сообщал новости. В беседу вступали бывшие шахтёры, рассказывали о прошлых событиях. Каждый день мы встречались с замполитом, и он сообщал новости и обеспечивал газетами. В вагоне поддерживал дисциплину и порядок сержант – старший по вагону.

Через неделю мы проехали Актюбинск, ещё через сутки Уральск и через полутора суток уже были в Саратове. Когда проезжали по мосту через Волгу, все бросились к раскрытым дверям, чтобы посмотреть на величественную реку. Я с восхищением смотрел на Волгу и плывущие по ней суда. Нас выгрузили из эшелона, построили в колонну и повели по городу в баню. Народ на нас не обращал особого внимания, кроме отдельных зевак и ребятишек, которые подбегали к строю и старались шагать с нами в ногу. В бане прожарили всю нашу одежду, мы хорошо помылись, нам дали чистое бельё, оделись и строем вернулись на станцию. На станции на продпункте нас накормили горячей пищей, а потом погрузили в эшелон и мы поехали дальше. И снова разговоры: «Куда нас везут?». Такая секретность! Неприступные сержанты, а тем более офицеры. Запугали секретностью так, что мы уже не задавали вопросы.

Мы продолжали ехать на запад и только по транзитным станциям мы размышляли: «Куда же всё-таки нас везут?». Но главное для нас было – это холодная вода и свежий прохладный воздух, да и хорошее питание из вагонной кухни. В любой ситуации молодость берёт верх над сомнениями и неустроенностью в жизни. После такой тяжёлой войны, хлебнув досыта разных бед, эта езда «в незнаемое» была просто прогулкой, своеобразным круизом по нашей необъятной стране. Для меня солдатская служба не была обузой, и все новые её перипетии представляли какой-то острый интерес. С оптимистами я сдружился в пути, мы проводили время в беседах, играх в домино, в шахматы и шашки, пели песни и, конечно же, отсыпались. Наконец мы приехали в Харьков, на Украину. Но никаких следов разрушения от недавней войны мы не обнаружили. Советские люди потрудились так, что за пять лет почти заново отстроили миллионный город. Поезд шёл дальше, и везде встречались города и сёла в садах и зелени с белыми домами и хатками. Душа радовалась.

Наконец нас привезли на пограничную станцию Ковель. Впереди была Польша. Нас высадили из эшелона, и повели на другой конец станции. Здесь нас разместили на травяной площадке недалеко от путей, где стоял состав вагонов–теплушек польской колеи. На каждом вагоне надпись РКР (польская колея паньствова), а над ней герб польского орла. Всё это для нас было чудно! Мы на всё это дивились и вели восторженный разговор. Тут поступила команда приготовиться к приёму пищи. Солдаты при-

несли большие бачки с горячими макаронами и с мясом в подливе. Каждому положили по целой алюминиевой миске и дали по два куска пышного белого хлеба. Ложки у нас были свои. С большим аппетитом мы всё съели, а потом по кружкам разлили вкусный консервированный компот, который с удовольствием был выпит. Через час приказали садиться в вагоны и не открывать двери в пути. Везли нас полтора суток. Питались консервами и хлебом, из бидонов брали питьевую воду. Так мы в эшелоне, «секретным порядком», проехали через всю Польшу, и для меня это была первая заграница. Хотя в народе и говорят: «курица – не птица, а Польша – не заграница», но для нас простолюдинов – она всё-таки является заграницей.

Глава 3. ПОЛЬША

В конце июня нас привезли в Польшу, в город Ополе, бывший германский город Оппельн, где дислоцировалась 20 танковая дивизия Северной группы войск Советской Армии, о чём мы узнали чуть позже. Всех построили на плацу. Нас приветствовал и поздравил с прибытием командир дивизии полковник В.С. Баранов. Мы ответили троекратным «Ура!». Потом он рассказал о заслугах дивизии в прошедшей войне и пожелал нам успехов в службе. После этого нас стали распределять по воинским частям дивизии. Всех, кто имел среднее, среднетехническое и неполное среднее образование (семь классов), дали команду направить служить в 710 отдельный батальон связи (710 ОБС), дважды орденоносный. Нас определили в учебную роту связи, а я попал в учебный радиовзвод. Предстояла шестимесячная учёба на радиста.

Территория и здания батальона были ограждены сплошным забором, а за забором располагались дома и улицы горда, куда нам выход запрещался. Казарма находилась в трёхэтажном здании. Наша рота располагалась на втором этаже. Учебные классы находились в другом здании, а штаб батальона - в третьем. Так началась моя служба связистом. Все мои и моих товарищей переживания во время продолжительного движения в эшелоне в пути остались позади и в воспоминаниях. Начиналась другая армейская жизнь и сколько ещё будет событий в моей судьбе, мне было неизвестно.

В батальоне поддерживались строгий воинский порядок и дисциплина. Командир батальона подполковник Ф.К. Мощенский, фронтовик, награждённый многими орденами и медалями за отличия в боях, крепко держал батальон в руках и в первую очередь офицеров, спрашивал с них «на полную катушку». Роста он был выше среднего, с мужественными чертами лица, крепок в плечах и телом, брюнет. Вот таким я помню командира батальона. Одним словом, был он строг, даже суров. Все в батальоне его побаивались. Под стать ему был наш старшина учебной роты И.В. Иванов. Ниже среднего роста, блондин, строевик со звучным голосом, который мы слышали на расстоянии. Уставы он знал назубок. Провинившихся, особенно нарушителей дисциплины и формы одежды, он приглашал к себе в каптёрку и делал внушение так, что солдату делалось не по себе, и он выходил от старшины взопревшим и с пылающим лицом. А ведь старшина никого и никогда даже пальцем не тронул. Конечно, некоторые солдаты нарушали воинскую дисциплину и за это получали замечания и взыскания разной степени, от нарядов вне очереди до гауптвахты.

Припоминая свою службу от солдата до генерала, я ни разу не был наказан никем из начальников, кроме устных замечаний. Этим я обязан прежде всего отцу и командирам всех рангов, у кого я был в подчинении в Советской Армии. Все они служили не ради личной выгоды, а выполняли честно и добросовестно свой святой долг. Перед ротой капитан

В.Г. Лыженков был строг, но для солдат доступен. Среднего роста, худощав, с красивыми чертами лица, большими серыми глазами, хорошо поставленным голосом, шатен, в строевом отношении подтянут и ко всему интеллигент. Он отечески относился к своим подчинённым, и они отвечали ему взаимностью. Фамилии командиров взвода и отделения я, к сожалению, забыл, но в лицо хорошо запомнил. Это также были требовательные и знающие своё дело командиры. Учёба была поставлена на должном уровне. В специально оборудованном учебном классе на весь взвод стояли столы с ключами и наушниками для радиосвязи. Впереди стоял стол руководителя занятий также с ключом и наушниками и коммутатором – пультом управления. Занятия по радиосвязи были теоретические и практические. Мы изучали устройство и работу радиостанций. На стенах были развешаны действующие стенды и схемы принципа работы радиостанции. Теоретические занятия проводил командир взвода, а практические – сверхсрочник в звании старшины, радист первого класса. Старшина – радист ниже среднего роста, «чернобривый» украинец, одет и обут с иголочки, строевик высшего класса, к тому же спортсмен. Он нас обучал работе на ключе, да так здорово, что мы полюбили профессию радиста и быстро начали осваивать её. Он настолько быстро передавал учебный материал азбукой Морзе, что мы не успевали записывать в тетради. Потом он соединял нас попарно и мы передавали друг другу телеграммы. Ежедневные тренировки давали хороший результат. За нами закрепили радиостанции РБМ-2, по два человека на каждую. Она состоит из двух переносных блоков, самой радиостанции и блока питания, работает на коротких волнах для передачи сообщений голосом или радиограммой на расстояние до 50 километров для работы в звене рота – батальон – полк. Усиленные тренировки продолжались в классе и на радиостанциях.

Служба состояла не только в учёбе по радиоделу, но также и во внутренней, в караульной и в гарнизонной службе, и в целом, в боевой и политической подготовке. Физической подготовке также уделялось должное внимание. Мне, как и другим, приходилось быть дневальным, дежурным по роте, часовым у знамени и часовым по охране складов и парка с техникой, рабочим на кухне и уборщиком помещений казармы и выполнять другие обязанности. Как отличнику боевой и политической подготовки, мне чаще, чем другим, приходилось стоять на посту у знамени, быть дневальным по роте и реже быть на кухне. Рота участвовала в гарнизонных караулах по охране дивизионных складов и парков. Стоять с автоматом ППШ на посту, особенно в лесу и в ночное время по охране склада с боеприпасами, порою было страшновато, но страх преодолевал и ходил по заданному маршруту.

Свободного времени у нас было, правда, мало. Следовало постоянно поддерживать чистоту и порядок на своей жилой «площади». Заправка койки, содержание тумбочки и вещей в ней, чистота под койкой и вокруг

неё. Глаз старшины всегда и везде всё видит. Форма одежды должна содержаться в образцовом порядке и требует постоянного ухода. Чистка, глажка, «надраивание» пуговиц и эмблем асидолом. Да и подворотничок должен быть всегда чистым и белым, как снег. Кроме всего этого, есть и общественные и комсомольские дела. Я ведь член бюро комсомольской организации роты. А мой друг Женя Лутошкин - секретарь бюро комсомола роты и другой член бюро Гриша Кочергин – тоже мой боевой друг, чем-то похожий на Сашу Кузнецова по ж.-д. техникуму. Работу мы проводили активную и оказывали командиру роты помощь в обучении и воспитании личного состава роты. В воскресенье иногда нас водили строем в гарнизонный дом офицеров на концерт или на просмотр кинофильма. Это было для нас необыкновенным событием и мы всегда маршировали по городу с песней, а жители останавливались и с интересом смотрели на советских воинов.

До нового, 1951 года, учёба была закончена. Мы сдали экзамены. Я, Женя Лутошкин и Гриша Кочергин получили специальность радиста, с присвоением воинского звания «сержант». Остальные тоже стали радистами, но им присвоили воинское звание «младший сержант». Нас троих удостоили такими поощрениями за отличную учёбу, дисциплину и общественную деятельность. Кроме того, на итоговой проверке батальона комиссией управления связи Северной группы войск, только мы с Женей и Гришей, да наши командиры роты и взвода быстро вошли в связь и безошибочно обменялись радиограммами, за что и были высоко отмечены в акте проверки, а затем и в приказе по батальону. Вскоре командир батальона подполковник Мощенский вызвал нас с Женей и Гришей на вещевой склад батальона и поблагодарил за отличную учёбу, а потом первым в батальоне вручил кожаные поясные ремни с блестящими бляхами. В то время солдаты ещё носили брезентовые ремни, а кожаные начали только поступать. Для нас это было высшей наградой, о которой можно было только мечтать. Кроме того, нас троих оставили в батальоне и назначили на должности командиров учебных отделений радиосвязи, а я, будучи командиром первого отделения, выполнял обязанности помощника командира взвода.

До этого в нашей семье случилось несчастье – умер мой отец Иван Петрович в октябре 1950 года и был похоронен в городе Томске. Я получил сообщение от родных в письме только в ноябре. Горевал, конечно, сколько мог. Под началом отца я прожил двадцать лет, с учётом четырёх лет учёбы в техникуме. В моём воспитании и становлении роль отца очень велика, несмотря на то, что мне больше всех доставалось «на орехи», для меня рука отца была очень тяжела. Но я всё выдержал и стал самостоятельным человеком. О своем горе я доложил командиру роты, и он выразил сочувствие мне и одновременно призвал приналечь на учёбу, чтобы отлично её завершить и по окончании он обещал хлопотать о краткосрочном отпуске с поездкой на родину. Так и получилось. Командир данное им

слово сдержал, и я в начале января поехал в родную Сибирь, в город Томск. Отпуск провёл среди родных и среди снега. Снегу намело очень много, что затрудняло передвижение транспорта и пешеходов. Но я в солдатской шинели с сержантскими погонами побывал у всех родственников и друзей, сходил с Полиной на кладбище, на могилу отца. С большим трудом мы преодолели глубокий снег и очистили от него могилу отца и стол и скамейку. Потом сидели и вспоминали своего родителя только хорошим словом. Полина всплакнула, а я печально глядел на крест. Помянули, как у русских водится, закусили и, оставив на могиле хлеб и печенье, покинули святое для нас место.

Отпуск мой заканчивался и прошёл очень хорошо. Я распрощался со всеми родными и прежде всего с моей дорогой и любимой мамой, получил наставления и добрые напутствия, а также всё необходимое на дорогу и поехал продолжать службу.

В учебной роте началась моя боевая работа с личным составом нового пополнения. Я обучал их радиосвязи и всем армейским премудростям. И главным было – поддержание крепкой воинской дисциплины и строгого воинского порядка. В те послевоенные времена, при трёхгодичной службе, твёрдая воинская дисциплина и войсковое товарищество существовали реально, и старослужащие помогали командирам быстрее становить в строй молодых солдат. Мы не знали понятия – «неуставные взаимоотношения». Неуставные взаимоотношения, или дедовщина, начали проявляться во времена «владычества» Н.С. Хрущёва, когда высокий авторитет нашей доблестной армии и её генералитета был им попран. Кроме того, во время моей срочной службы подсудимые или отсидевшие свой срок в тюрьме граждане в строевые части не шли на укомплектование, а направлялись в строительные войска. К сожалению, этот принцип был нарушен. Поэтому, что посеяли – то и получили. Искоренение этого зла идёт до сих пор, с большими потугами.

Выполняя обязанности командира отделения и помкомвзвода, я учился искусству управления маленькими ячейками армии. Это не так просто, как кажется на первый взгляд. Ведь нужно отвечать не только за себя, но и за каждого солдата отделения (взвода). Я настойчиво работал над собой и с каждым солдатом. Нужно было изучить жизнь военнослужащего до армии в семье, в школе и на работе, его характер, наклонности и устремления и это всё необходимо было держать в памяти, а не только в записи в блокноте. Безусловно, помощь шла постоянно от командира взвода, старшины роты и командира роты. Проводились инструктажи командиров отделений в составе роты и даже в составе батальона под руководством Лыженкова или Мощенского. Участвовал также замполит батальона. Проводились и другие занятия. Доподлинно помню, что офицеры в то далёкое время проводили в основном занятия по боевой и политической подготовке и, как правило, не задерживались в своих подразделениях, шли

домой или готовились к следующим занятиям. В остальное время в подразделениях властвовали сержанты, поддерживали дисциплину и порядок, не оглядываясь, как сейчас, на офицеров. Все они были «сами с усами».

Мы продолжали с Ж. Лутошкиным активно проводить комсомольскую работу в нашей роте и в батальоне. Я и другие сержанты и даже офицеры участвовали в художественной самодеятельности. Были хор, солисты, чтецы, оркестр, и в праздники в клубе после торжественной части давался концерт для личного состава батальона. Присутствующие горячо принимали и даже бурно реагировали на выступление участников самодеятельности. Все были в парадной форме во главе с командиром батальона, у которого было много орденов и медалей. Мы гордились тем, что наш командир является для нас образцом воинской службы и, что он пользуется заслуженным авторитетом у командования дивизии. Нам было с кого брать пример. Периодически перед личным составом роты выступали с воспоминаниями о недавней войне участники войны офицеры–фронтовики, воины с интересом слушали выступавших и много задавали вопросов. Тема Великой Отечественной войны незримо присутствовала во всех делах нашей воинской службы.

Во время торжеств я почти всегда назначался знаменосцем батальона. Несколько раз стоял на посту у знамени, который располагался в здании штаба батальона на видном для всех месте. Это почётный пост и на охрану знамени назначали только отличников боевой и политической подготовки и физически крепких воинов. Стоять два часа по стойке «смирно» очень тяжело. Только ночью можно было чуть расслабиться. Смена происходила через каждые два часа в течение суток. Зато ночью, после смены, спал я как убитый.

Всегда я старался попасть в команды, выезжающие на железнодорожную станцию для разгрузки вагонов, прибывающих в адрес дивизии. Там, между делом, я ходил по путям, вдыхал запах креозота от шпал, осматривал польские вагоны, стрелочные переводы, локомотивы и другие устройства. Рассматривал железнодорожников и их форму одежды. Всё это было для меня интересно и близко. Особенный шум, гудки паровозов, громкие голоса команд из динамиков громкоговорящей связи и в целом – вся трудовая обстановка на станции меня сильно волновала, не хотелось даже уезжать со станции. Но вот работа закончена, мы садимся в машину и едем в часть. На душе грусть и тоска, и волнение. Вспоминаю Черкасов Камень и моих друзей.

Так прошла зима, а весной нас погрузили в эшелоны и вся дивизия передислоцировалась в гарнизон Свинтошув, где когда-то стояли немецкие войска. Рядом находится одноимённая деревня, дома с черепичными крышами, но вместо немцев живут уже поляки. Части дивизии и наш батальон разместились в одноэтажных кирпичных домах с черепичными крышами, вокруг которых росли клёны, бук и липы. Дороги и дорожки были асфаль-

тированы. Немцы обустроили городок так красиво, что по нашим понятиям это больше походило на курортную зону, чем на военный гарнизон. И всё-таки, мы - это армия и служба требовала спешить и порой забывать о красивой природе и удобном бытовом устройстве. Сейчас в интернете я нахожу все города и военные городки, где пришлось когда-то служить. Много материала и по Свинтошуву, даже есть снимки учеников нашей средней школы тех времён.

Недалеко за казармами находился громадный плац, выложенный из толстого слоя бетона, с разметками белой краской. На этом плацу в торжественные дни выстраивались в определённом порядке все полки и отдельные батальоны. Командир дивизии полковник Баранов объезжал на автомобиле все части, здоровался с личным составом и поздравлял с праздником, строй отвечал троекратным «Ура!». После объезда командир поднимался на трибуну и обращался ко всем с речью, по окончании которой снова звучало троекратное «Ура!». Завершалось торжество прохождением частей торжественным маршем под музыку. Я, как всегда, был знаменосцем с развёрнутым знаменем батальона, а по бокам шли ассистенты с оружием наперевес. Для меня была великая честь нести боевое знамя 710 ОБС, побывавшее в боях за нашу Великую Родину – СССР. Как сейчас вижу всю эту торжественную процессию и красоту строя всей дивизии. Конечно, по громкоговорителям передавались поздравления, лилась бравурная музыка сводного оркестра и слышно было часто повторяемое громкое «Ура!». После таких парадов и торжеств каждый участник был одухотворён великой идеей защиты Родины от внешних врагов.

Мы, молодые воины, не нюхавшие пороха, но прослужившие уже год в Советской армии, готовы были физически и морально к боевым походам и к войне. Но служба продолжалась, и каждый воин ещё в течение двух лет повышал свои военные знания и поднимал свой боевой и моральный дух, закалялся физически. Я уже смело командовал своим отделением и взводом в отсутствии командира, чётко отдавал приказания и контролировал их исполнение, проводил занятия и воспитательную работу. Казалось, что всё хорошо у меня сложилось в службе и не надо ни о чём беспокоиться. Но мне чаще на ум приходила железная дорога, и я тосковал по ней. Узнав адрес члена Военного совета группы войск, я ещё в мае 1951 года написал ему письмо о моём желании служить в органах военных сообщений и о том, что имею среднетехническое железнодорожное образование и опыт работы на железной дороге. Отправив письмо, я не очень-то надеялся на успех в этом деле, потому успешно продолжал службу в войсках связи, за что продолжал получать поощрения.

В начале мая 1951 года в нашей дивизии был организован слёт отличников боевой и политической подготовки, в котором приняли участие главнокомандующий Северной группой войск генерал армии А.И. Радзиевский и член Военного Совета генерал – майор Н.В. Гросулов,

а также другие генералы и офицеры группы войск. На этот слёт от нашего батальона были направлены я и сержант Гриша Кочергин. На память об этом слёте у меня хранится групповая фотография, где мы с Гришей почти рядом находимся с А.И. Радзиевским и Н.В. Гросуловым. Нам, отличникам боевой и политической подготовки, вскоре организовали поездку в город Болеславец (при немцах – Бунцлаву), где в небольшом двухэтажном доме находился музей М.И. Кутузова. В этом доме он умер в 1813 году во время войны с Наполеоном. Это для нас было очень памятное событие, которое помню до сих пор. Жаль, что поляки после развала Варшавского Договора здание забрали, а экспонаты наши военные чиновники разместили в одном из залов Артиллерийского музея г. Санкт-Петербурга. Как сейчас вижу перед глазами спальную комнату и кровать в ней, на которой полководец М.И. Кутузов провёл последние дни, а над кроватью размещена большая красочная картина, на которой изображены М.И. Кутузов, лежащий в кровати с приподнятой головой, а перед ним, опираясь на левое колено, стоит император Александр I. Видно по всему между ними проходит прощальный диалог. Из объяснений экскурсовода: Александр спрашивает Кутузова: «Ты простишь меня, Михаил Илларионович?». На что Кутузов якобы ответил: «Вас я прощаю, мой государь, но Россия Вас никогда не простит». Потом мы выехали за город, где на развилке двух саксонских дорог был установлен памятник М.И. Кутузову, надпись на котором призывала русские войска быстрее двигаться на Запад и громить французов. Экскурсовод объясняла нам, что по завещанию М.И. Кутузова под памятником должно быть захоронено его сердце, которое бы звало русских солдат вперёд, на врага. Как мне объяснили в Казанском храме в Петербурге, где покоится тело М.И. Кутузова, в Бунцлау могила с сердцем Кутузова – это просто символ к патриотическим чувствам русских солдат, горячо любивших своего полководца.

Шло время и вдруг в двадцатых числах июня меня вызывает командир батальона подполковник Мощенский. Без предисловий спрашивает: «Почему ты написал письмо члену В.С.?». Я отвечаю, что уставы не запрещают военнослужащим обращаться в политорганы по личным вопросам. Он мне говорит, что зря я пошёл по этому пути, что у него был план направить меня учиться в военное училище связи. Он стал уговаривать меня написать рапорт о поступлении в училище связи. Но я стоял твёрдо на своём и просил его не препятствовать. Я также поблагодарил командира за его отеческое внимание ко мне и обещал ему быть образцом в службе на новом месте. Наконец он смирился с моим переводом, крепко пожал мне руку, дал добрые напутствия и приказал оформить мне необходимые документы к отъезду. Со всеми в роте я сердечно попрощался и на другой день рано утром выехал поездом в город Легницу, где размещался штаб СГВ. Так закончилась моя успешная служба в войсках связи. Она положительно отразилась на моём дальнейшем военном поприще.

Прибыв на станцию Легницу, я зашёл в комендатуру. Помощник коменданта, прочитав предписание, рассказал, как доехать на трамвае до второго эшелона штаба группы войск, где находится управление военных сообщений (ВОСО) и, которое возглавляет полковник В.М. Соловьёв. Первый раз в жизни я ехал на трамвае, да ещё на польском (бывшем немецком). Вокзал и все дома по пути тёмного цвета, двух-, трёх- и четырёхэтажные. Вряд ли увидишь у немцев хоть один дом, окрашенный светлой краской. Тёмно-красный, тёмно-зелёный, тёмно-синий цвета встречаются, а в большинстве – серые или тёмно-серые. Так было во всей Силезии, части Германии, которая после войны отошла к Польше. Для меня всё было интересно, но предстоящая встреча волновала больше всего.

Вот и КПП второго эшелона, огороженного высокой сплошной бетонной стеной, где меня пропустили во двор с несколькими трёхэтажными зданиями, проверив моё предписание. В одном из зданий на втором этаже размещалось управление ВОСО. Я постучался и вошёл в кабинет начальника ВОСО. В просторном кабинете за массивным полированным столом сидел представительный мужчина в военной форме. Это и был полковник Соловьёв. Я доложил ему о своём прибытии в его распоряжение, он поздоровался за руку и пригласил сесть к столу. Полковник был выше среднего роста, с холёным и смуглым, с правильными чертами лицом. Он привлёк моё внимание своей интеллигентностью и доброжелательностью и расположил меня к беседе. Я кратко доложил свою биографию и послужной список, по его просьбе показал диплом об окончании железнодорожного техникума. В завершение беседы он выразил удовлетворение моей безупречной службой и назначил меня писарем в управление передвижной железнодорожной комендатуры станции Легница. Кроме того, он предложил мне готовиться к сдаче экзаменов за училище ВОСО экстерном. Я заверил полковника Соловьёва, что всё исполню и его доверие оправдаю.

Военным комендантом станции был полковник К.М. Осипов, а заместителем – подполковник С.В. Васенькин. В комендатуре служили опытные офицеры майор Гуль, старший лейтенант Севостьянов, лейтенант Сударьков, младшие лейтенанты Арефьев и Верекета. Приняли меня хорошо. Служба оказалась необычной. Я должен был подменять дежурных офицеров, которые уходили на обед и на ужин, выполнял и другие их поручения. Действительно служба моя, как и предвидел подполковник Мощенский, была примитивной в сравнении с батальоном связи. Но главное – у меня было время на изучение предметов по программе за училище ВОСО. Помогали мне в этом офицеры Севастьянов и Сударьков, которые заканчивали училище. Кроме того, я изучал патрульную службу на вокзале, обустройства вокзала и станции Легница, поездную работу на них и обслуживание пассажиров. Наша комендатура обеспечивала отправку офицеров, солдат и сержантов, убывающих в отпуск и командировку советским пас-

сажирским поездом Легница – Брест. Этот поезд всегда сопровождал патруль во главе с нашим офицером, который следил за порядком в поезде.

Разместили меня в маленькой казарме солдат – проводников вагонов спецпоезда главнокомандующего войсками Северной группы войск. Все солдаты проходили срочную службу. Командовал этим отделением младший сержант Иван Логинов. Казарма – это собственно пятикомнатная квартира на первом этаже польского дома, недалеко от вокзала. Для меня койку и тумбочку поставили в комнате, где жил Логинов. Солдаты жили в других комнатах. Были также кухня – столовая, кладовая и ванная.

Состав этого поезда из пятнадцати пассажирских вагонов стоял на подъездном пути недалеко от казармы и охранялся караулом из трёх человек ночью, а днём – одним солдатом. Вокруг поезда было ограждение. На посту был установлен телефон. Во время войны поезд предназначался командующему фронтом К. К. Рокоссовскому. Вагоны были разных классов, в них размещались генералы и офицеры штаба фронта, для командующего имелся вагон-салон. После войны поезд в полном составе использовался для больших учений, а для небольших учений из состава задействовали только несколько вагонов. Я обошёл и ознакомился с каждым вагоном, в том числе с вагоном – салоном. Все вагоны были немецкой постройки. В некоторых мягких вагонах изобиловали бархат, бронза и полировка. В общем, похоже на вагоны поезда, в котором ехал Штирлиц из кинофильма «Семнадцать мгновений весны».

Офицеры на дежурстве носили красную фуражку, шашку и шпоры на сапогах, а ещё ремень и кобуру с пистолетом. Для меня это было диковинкой и я смотрел с восхищением на офицера и на его такое броское снаряжение. Повседневная форма офицеров военных сообщений (восовцев) также отличалась от формы общевойсковиков. На кителе, брюках и фуражке кант был голубой, на тулье фуражки крепился жёлтый металлический знак в виде крыльев (рессор) с колесом посредине, на левом рукаве выше локтя пришивался чёрный бархатный ромб с голубым кантом и с вышитой восовской эмблемой. На погонах с голубым кантом крепились звёздочки и металлическая восовская эмблема. Я замечал, что офицеры гарнизона Легница с уважением относились к нашим офицерам и даже завидовали им, тем более всем приходилось обращаться за талоном на проездной билет поезда Легница – Брест.

В комендатуре был ещё один офицер старший лейтенант Л. Патрусов, который выполнял обязанности нештатного коменданта спецпоезда. Ему также подчинялось отделение проводников. Поэтому он почти каждый день проверял дисциплину и порядок в отделении, в казарме и на поезде. Контроль также осуществлял подполковник Васенькин. Хотя мы имели свободный выход на улицу, к поезду и в комендатуру, порядок и дисциплина соблюдались. Увольнение в город было запрещено, была запрещена и связь с местным населением.

Органы военных сообщений Советской армии в Польше были разделены по предназначению и подчинению. В составе штаба Группы войск было управление военных сообщений, которому подчинялись три подвижных железнодорожных комендатуры, в Легнице, Варшаве и Щецинике (там дислоцировалась Механизированная дивизия). В составе Группы войск была Воздушная армия, штаб её дислоцировался в городе Свидница (30 километров от Легницы). В армии был начальник ВОСО подполковник (фамилию не помню). Другая «половина» органов ВОСО состояла из инспекций (типа наших комендатур) при некоторых дирекциях (у нас управления) польских железных дорог. Помню, такие инспекции были при Вроцлавской, Познаньской и некоторых других дирекциях. А в Легнице при отделении Вроцлавской дирекции была также инспекция, в которой служили семь офицеров во главе с подполковником Афанасьевым. Все эти инспекции подчинялись Представительству ЦУП ВОСО при МО ПНР в Варшаве. Эти органы ВОСО обеспечивали контроль воинских перевозок для советских войск, дислоцированных в ГДР и ПНР.

По сути дела, в Легнице работали две родственные восовские комендатуры, но выполняли разные задачи. Инспекция размещалась в здании отделения дирекции и непосредственно сотрудничала с руководством отделения и диспетчерами по контролю за всеми воинскими перевозками, в том числе за погрузкой и выгрузкой воинских эшелонов и транспортов в пределах отделения дирекции. Безусловно, наша комендатура взаимодействовала с инспекцией, тем более находились обе недалеко от вокзала. Конечно, это был анахронизм послевоенный, который вскоре был устранён и осталась одна комендатура. Но пока я служил в нашей комендатуре и знал, что делалось вокруг, познакомился также со всеми офицерами инспекции и они просвещали меня в восовских делах. Особенно мне запомнились майоры Н. Панфиловский, П. Глущевский и капитан Л. Проданов. Они часто заходили к нам в комендатуру поделиться новостями, рассказать свежий анекдот и поиграть в шахматы. С нашей стороны особенно выделялся В. Арефьев, интеллектуал, музыкант и хороший шахматист.

Из офицеров нашей комендатуры я близко сошёлся с младшим лейтенантом Арефьевым Владимиром Ивановичем, 1925 года рождения. Фронтовик из пехоты, в звании старшины, был переведен в нашу комендатуру из комендатуры гарнизона Легница, где командовал конным взводом, осуществлявшим патрульную службу в городе. Он мне рассказывал, что конный взвод был сформирован по приказу главкома группы войск в ПНР К.К. Рокоссовского для борьбы с бандитизмом, после войны в Легнице и её окрестностях. Перед назначением на должность главком лично беседовал с В. Арефьевым, а позже периодически заслушивал доклады, о том как конный взвод выполняет задачи. Службой под руководством прославленного Маршала Советского Союза Владимир Иванович очень гордился и рассказывал о других встречах с ним и о своих боевых эпизодах во время

войны. Я воспринимал всё это с очень большим интересом и сопереживал вместе с ним. Как ленинградец, он много рассказывал о любимом городе и своей довоенной жизни в нём. Я многим обязан Владимиру Ивановичу в своём интеллектуальном развитии.

Во время службы я познакомился с польскими работниками на вокзале. Многие из них говорили по-русски, хотя с большим акцентом. Старался и я читать и говорить по-польски, тем более правила и расписания движения пассажирских поездов были напечатаны на польском языке. Прилично говорил по-польски Леонид Проданов и я с большим интересом иногда слушал его беседы с «панами» и «паненками». Себя я не чувствовал гостем в новой обстановке, напротив, считал себя членом восовской семьи и делал всё для самоутверждения в ней, готовясь стать офицером. Моё стремление видели комендант и офицеры комендатуры и помогали словом и делом.

По делам службы мне приходилось бывать в наших воинских частях и учреждениях гарнизона. По пути я знакомился с городом, его застройкой и парками. Легница – это крупный районный центр Вроцлавского воеводства (области) с населением до ста тысяч человек. Города и сёла Силезии, отошедшие от Германии к Польше после войны, были заселены в основном поляками из Западной Украины и Западной Белоруссии. Среди них попадали смешанные польско-русские семьи. Потому многие понимали русский язык, и мы объяснялись довольно просто. Во время войны город подвергся частичному разрушению, и дома лежали в развалинах. Полуразрушенным оказался громадный из тёмно-красного кирпича старинный замок, последним владельцем которого был Герман Геринг. До второго этажа я добирался по изрядно побитой лестнице, походил по двум залам, а далее было опасно. Конечно, замок был разграблен. В городе был обширный парк с вековыми деревьями и асфальтированными дорожками. Там находился русский театр Советской армии. В нём я бывал много раз. На окраине города от перегороженной речушки было образовано красивое озеро с островом посредине и пляжами для горожан. В свободное от службы время мы загорали и купались на этом озере и даже плавали на остров.

В центре города в четырёхэтажном красивом здании находился дом офицеров Советской армии. В нём мне приходилось не однажды бывать. Были в гарнизоне и наш военный госпиталь, и поликлиника, а также офицерская столовая военторга. Столовые были также в первом эшелоне (штаб и боевые управления Главкомата) и во втором эшелоне (тыловые и другие управления Главкомата, в том числе и ВОСО).

Моя служба продолжалась, и я совершенствовал свои восовские знания. Так прошли лето, осень и зима, а в апреле 1952 года начальник ВОСО письменным приказом присвоил мне воинское звание «старший сержант» и допустил к исполнению должности помощника военного коменданта, и я стал наравне с офицерами нести суточное дежурство. В это же время про-

изошло важное событие в жизни моего друга по техникуму Валерия Новосёлова. Он проходил действительную военную службу в войсках связи центрального подчинения в городе Познань. Не так уж далеко от Легницы. Ещё раньше я узнал номер полевой почты Валерия и предложил ему мой способ перехода из войск связи в органы ВОСО, и он воспользовался им. В июне его, младшего сержанта, перевели к нам в комендатуру и назначили писарем вместо меня. Я был очень рад этому событию, да и Валерий не меньше. Ему предложили также готовиться сдавать экстерном за училище ВОСО. После сдачи экзаменов и получения воинского звания «младший лейтенант» желающие могли уволиться в запас почти на год раньше других. Валерий хотел этого, я же решил связать свою жизнь с армией и стать кадровым офицером-восовцем. Мы ждали осени, когда призовут на учебные сборы солдат и сержантов срочной службы, имеющих среднее образование и прослуживших около двух лет. Пройдя эти сборы и сдав экстерном экзамены за военное училище по избранной профессии, военнослужащие приказом министра обороны получали воинские звания «младший лейтенант запаса» и увольнялись из армии. Кто хотел продолжить службу офицером, – подавали рапорт и, как правило, их оставляли служить. Но желающих было не так много, людям хотелось домой, на гражданку.

Лето 1952 года в Силезии было жарким, но не таким, как в Туркмении. В свободное время мы ходили загорать и купаться на речку или озеро. Помню один случай, выходящий за рамки требований дисциплинарного устава. Несколько человек из отделения, в том числе и я, ночью пошли на озеро и в темноте прошли с бреднем несколько раз. Наловили целое ведро крупной рыбы. В казарме её нажарили, а из мелкой сварили уху. Все с наслаждением ели уху и рыбу. Каким-то образом, об этом узнал Л. Патрусов и всех начал «пытать», но никто не обмолвился. Так закончилась «рыбная эпопея», а бредень куда-то исчез.

В середине августа нас собрали со всей группы войск в учебном центре, и началась усиленная подготовка по общевойсковым и специальным дисциплинам. В течение месяца нас муштровали на теоретических и практических занятиях по уставам, тактике, специальной и политической подготовке. Мы с Валерием были рядом в казарме и на занятиях. Мой друг не любил муштру и не мог дождаться, когда вырвется из армейского «плена». Я же, напротив, вдохновенно всё изучал и готовился к длительной армейской службе. Наконец, мы начали сдавать экзамены, и я сдавал всё на пятёрки. Членом комиссии от управления ВОСО был подполковник Комолов. По специальной подготовке (военные сообщения, железнодорожный и водный транспорт) мы сдавали экзамены ему. Так завершалась моя сержантская служба. На сборах я встретил Женю Лутошкина, старшину Иванова и ещё двух сержантов из 710 ОБС, которые также готовились стать офицерами. Мы неоднократно встречались и вели дружеские беседы на различные темы. Так что и здесь у меня были друзья и товарищи.

В начале ноября вышел приказ министра обороны и нам присвоили воинское звание «младший лейтенант». Я остался служить в Легнице в комендатуре, а с Валерием мы тепло попрощались и он уехал в нашу родную Сибирь. Я взгрустнул немножко, но служба захватила меня целиком и скучать особо не пришлось. Офицеры поделились со мной формой одежды, пока мне шили на заказ в военторге. На дежурство я, как и все офицеры, надевал снаряжение, пистолет, шашку и шпоры на сапоги, а также красную фуражку. В общем, затянут был в ремни до отказу. Но меня это не тяготило, напротив я гордился строевой формой. В. Арефьев, как бывалый кавалерист, носил эту форму с особым шиком, и я старался брать пример.

Осенью 1953 года В. Арефьев и П. Верекета уехали по замене в Союз (СССР). Мы их тепло проводили. Арефьев уехал в Краснодар, а Верекета на Украину. В будущем я с ними встречусь, через много лет, и это будут тёплые встречи. Вместо них приехали капитан А. Павлов из Москвы и старший лейтенант Р. Потапов из Краснодара. Вскоре инспекции ВОСО при дирекции во Вроцлаве и в Легнице при отделении сократили, а вместо них сформировали одну комендатуру первого разряда на станции Легница при отделении Вроцлавской дирекции. Полковник Осипов и подполковники Афанасьев и Васенькин также уехали в Союз по замене.

Комендантом был назначен подполковник Рудь Василий Павлович, очень хороший человек и требовательный начальник. Спецпоезд был расформирован, остался только вагон-салон для командующего группой войск.

Мы с Рафаилом Потаповым жили в офицерской гостинице, недалеко от второго эшелона. Рафаил после училища служил в комендатуре и имел приличный ВОСОвский опыт и я много поучительного получил от него. Другие офицеры также передавали свой опыт работы, особенно капитан Анатолий Павлов. Подполковник Рудь Василий Павлович прошёл большую школу жизни и службы. Во время блокады Ленинграда он был комендантом распорядительной станции фронта Кушелевки в звании капитана. Офицеры этой комендатуры во главе с капитаном В.П. Рудь работали много и самоотверженно, несмотря на то, что более половины из них болели цингой и дистрофией. После войны он закончил Военно-транспортную академию и проходил службу на командных должностях. Так что я попал в надёжные руки опытного и требовательного начальника. Он придавал значение всем вопросам службы в комендатуре, начиная от формы одежды и заканчивая дисциплиной и нормой поведения офицера. Особое внимание он обращал на приём и сдачу дежурств офицерами комендатуры. Этот момент проходил при его личном участии и являлся наукой для всех присутствовавших при этом офицеров. Он тщательно разбирал исполнение дежурным офицером всех плановых задач и возникавших новых во время несения службы. При этом сопоставлял исполненное с требованием руководящих документов (уставов, наставлений и инструкций), и это показы-

вало зримо на правильное исполнение стоявших задач. Безусловно, во время дежурства он принимал участие в решении тех или иных задач. Даже требовал докладывать ему при решении трудных задач.

Зимой 1953 года мне дали отпуск и я поехал в Томск. Но перед Томском мы с одним попутчиком, лейтенантом-танкистом, звали его Михаил, заехали в Ленинград посмотреть на красоты Великого Города. Верно, остановиться было негде, и мы вещи оставили на вокзале в камере хранения, а сами поехали в Дом офицеров, где в ресторане решили пообедать. Ресторан оказался уютным и располагающим для обеда и задушевной беседы. Заказав обед, мы начали рассматривать обстановку и посетителей. За одним из столов я увидел трёх офицеров в восовской форме. «Это хороший признак», – подумал я и пошёл с ними знакомиться. Восовцы выпивали, закусывали и вели оживленную беседу. Я представился. Оказалось, что ребята служат в одной из комендатур города. Старший по званию капитан предложил пересесть к ним, что мы и сделали. За их столом мы продолжали обедать и дальше знакомиться. За знакомство мы дружно выпили и не раз, а потом я рассказал, с какой целью мы прибыли и какая проблема возникла. Капитан оказался сведущим в делах гостиниц и, завершив обед, мы с ним поехали на такси в ленинградскую гостиницу, ныне это гостиница Англетер. Капитан, оставив нас в холле знаменитой гостиницы, ушёл к администратору. Через некоторое время он вышел и пригласил нас. Мы с Мишей вошли в кабинет и увидели миловидную блондинку, которая улыбкой ответила на наше приветствие. Вопрос был решён. Мы поблагодарили хозяйку и вручили ей коробку конфет. Нас разместили на втором этаже в номере со всеми удобствами и с городским телефоном. Десять суток мы жили припеваючи, посмотрели город снаружи и изнутри, побывав у многих памятников и в музеях. Нам показали номер в нашей гостинице, где проживал когда-то Сергей Есенин, где он и закончил земную жизнь. Печалью веяло здесь, и грусть одолевала меня. В это время приехал на гастроли Омский хор и разместился в нашей гостинице. Мы познакомились с участниками хора, особенно с певицами, и дважды присутствовали на их концертах. Тогда я не сочинял стихи, но поэзию и музыку очень любил и люблю до сих пор. Потом, уже на пенсии, когда во мне проснулся дар любительской поэзии, женщинам я отвёл достойное место в своём поэтическом творчестве. Пришло время, и я распрощался с Мишей, с Омским хором, с прекрасным городом на Неве и поехал в свой родной город на Томи.

Меня тепло встретили родные, а потом пригласили на вечер родственников: Галю Саратовкину и её мужа Николая, фронтовика, ставшего потом моим другом, Женю Якимову, Катю Якимову с мужем Александром, с которым мы также близко подружились, и других родственников и соседей. Застолье было весёлым, с песнями и пляскою. Пели старинные русские, украинские и сибирские песни. Мама просто преображалась, её голос я слышу до сих пор. Плясали Ермолай, Полина и я. Брат превзошёл

нас в пляске. Мария, как хозяйка, успевала угощать гостей и поддерживать веселье. Эта встреча затягивалась допоздна.

Два – три дня мы отдыхали, а потом начинались ответные визиты. На это уходило половина отпуска. Были встречи с друзьями, а также посещение театра и концертов в Доме офицеров. Оставалось время для тёплых бесед с мамой, Полиной, Марией, Ермолаем и другими членами нашей большой Трифоновской семьи. В завершение отпуска устраивались проводы накануне вечером за столом, а на другой день – у поезда. Такие встречи и проводы организовывались всегда, когда я приезжал в Томск. После возвращения из отпуска трудно было перестраиваться с гражданского на военный лад, но жизнь требовала своего, и приходилось «включать дополнительные передачи». Служба набирала обороты.

Контроль за транзитными воинскими перевозками, которые осуществлялись по Южному направлению в ГСВГ (Группа советских войск в Германии) выполняла наша комендатура. Для этих целей из комендатуры направлялись офицеры в командировку во Вроцлавскую дирекцию, где у польских диспетчеров брали данные о движении наших эшелонов и транспортов из Ковеля на Краков, Вроцлав и далее на Франкфурт-на-Одере. Данные о движении эшелонов и транспортов мы докладывали в свою комендатуру в Легницу дважды в сутки (утром и вечером). В начале мы были в дирекции с А. Павловым, а потом я остался один. В дирекции нам был предоставлен кабинет с сейфом и одна трёхкомнатная квартира для проживания.

Во Вроцлаве у меня была вольготная жизнь, и я располагал свободным временем между двумя докладами. Надо было знакомиться с городом и его достопримечательностями, что я и делал. Город Вроцлав (при немцах Бреслау) в своих заметках я не описываю. Это типичный крупный немецкий город, ко всему сильно разрушенный во время войны, что я и видел при передвижении по его улицам и площадям. Бывал в кинотеатрах, в музеях, однажды в оперном театре слушал оперу «Злотый когуток» («Золотой петушок» Римского-Корсакова).

Наша жизнь и служба за границей в материальном отношении была значительно лучше, чем в Союзе. В то время мой оклад по должности составлял 700 рублей и по воинскому званию – 400 рублей, всего – 1100 рублей. Эти деньги шли на сберегательную книжку. Их можно было использовать (частично) при убытии в отпуск или в командировку в Союз. Другой оклад в польской валюте (злотые) выдавался на руки. Для проживания в Польше этого было недостаточно, поэтому офицеры из отпуска привозили приёмники, фотоаппараты, часы и другие ходовые товары и продавали полякам. На вырученные деньги покупали польские ходовые товары, которые в последующем продавали в Союзе. Это была спекуляция, но на неё наши военные власти особого внимания не обращали. Напротив, те, кто служил в ГСВГ, жили значительно лучше нас, потому, что покупательная

способность марки ГДР была значительно выше польского злотого. В сравнении с гражданскими лицами офицеры денег получали больше, да и квартиры получали быстрее. Работая дежурным по станции Черкасов Камень, я получал зарплату 690 рублей в месяц, и прожить на них было очень трудно. Те, кто имел подсобное хозяйство, жили лучше нас, холостяков.

В целом гражданские люди жили не хуже военных ввиду их постоянства места жительства и работы. Но не все гражданские люди могут быть офицерами и нести тяжёлую армейскую службу, связанную с риском и опасностью, несколько раз в году подниматься по тревоге и выезжать на учения в жару или холод, во вьюгу или в проливные дожди, выполнять учебно-боевые задачи без сна и отдыха. Это могут выполнять те, кто подготовлен в моральном и физическом отношении и которые хотят проявить себя в этом трудном деле. Советские люди с почтением относились к офицерам Красной армии, а потом Советской армии, до того, как Н.С. Хрущёв беспардонно стал поносить генералов и офицеров нашей армии, бездумно сокращать ВС СССР и уничтожать боевую технику. После этого авторитет армии резко упал и до сих пор армия не является полноценной частью народа. Потому в локальных войнах (Афганистан, Чечня), из-за бездарного руководства, у нас погибло значительно больше людей, чем у тех же США и в других армиях.

Однажды меня взял в командировку заместитель начальника ВОСО группы войск полковник Кременецкий. Мы поехали поездом до города Щецинек, на Севере Польши, где дислоцировалась наша механизированная дивизия, для проверки подчинённой железнодорожной комендатуры. Я выступал в роли адъютанта полковника. Коренной ленинградец, с высоким интеллектом, сдержанный в разговоре и в движениях, он произвёл на меня сильное впечатление. Мы ехали в отдельном купе и находились, как говорится, лицом к лицу. Сначала своим присутствием он как бы сковывал моё состояние, но потом незаметно расположил меня к разговору и напряжение моё спало. Я рассказал о своей жизни и службе, он внимательно слушал и иногда задавал дополнительные вопросы. После этого предложил поужинать. Он стал вынимать из чемодана припасы и столовый прибор. Бутерброды, варёные яйца, огурцы, помидоры были аккуратно завёрнуты в бумагу и уложены в коробку. Мне же нечем было похвастать. Колбаса, да и булка – вот и всё. Был поучителен этот урок. У меня нестрого была заправлена постель. Полковник показал, как надо делать. За время командировки я многому научился, в том числе и по вопросам проверки комендатуры.

В 1954 году из Ленинграда прибыл новый начальник ВОСО группы войск генерал-майор Локтионов Константин Иванович. Однажды, проводя проверку нашей комендатуры, он беседовал со мной и в конце беседы предложил готовиться к поступлению в Военно-транспортную академию, которая находится в Ленинграде. Я с благодарностью принял это предло-

жение и стал готовиться к поступлению. Для получения надёжных знаний я решил закончить десятый класс вечерний школы при Доме офицеров. Моё желание поддержал подполковник В.П. Рудь. Занятия начинались осенью. В комендатуре я приобрёл устойчивое положение и комендант с доверием относился к моей службе. Василий Павлович, собранный и строгий начальник, имел педагогические и психологические навыки для обучения и воспитания подчинённых офицеров и умело ими пользовался. Кроме того, он был человечный Человек и умел расположить к себе окружавших его людей.

На большие праздники он приглашал к себе домой офицеров с жёнами и офицеров-холостяков и со своей женой рассаживал всех за столом. Пили мало, а больше пели и танцевали. Он имел хороший голос и сам запевал, а мы все подпевали. Кроме этого, комендант хорошо играл на мандолине, а жена его – на аккордеоне, и в музыкальном сопровождении исполнялись песни и танцы. Вечер проходил в непринуждённой обстановке, и мы с благодарностью расставались с хозяином и хозяйкой.

А на службе комендант был строг и не допускал панибратства. Он был примером для нас, молодых офицеров, и я старался перенимать этот опыт в дальнейшей службе, за что премного благодарен Василию Павловичу. Периодически моей службой и подготовкой к поступлению в ВТА (Военно-транспортная академия) интересовался генерал-майор К.И. Локтионов через коменданта или при личной встрече. Поэтому я более активно занимался службой и учёбой.

Весной 1955 года я успешно закончил десятый класс вечерней школы и подал рапорт о продолжении учёбы в ВТА. Подготовка к сдаче экзаменов для поступления в академию продолжалась. Для целенаправленной подготовки я достал методические разработки по литературе (сочинение), математике (письменно и устно) и физике и по ним работал над совершенствованием своих знаний. В это же время мне присвоили очередное воинское звание «лейтенант». Всё это вместе взятое способствовало моему продвижению вперёд и вверх по военной стезе. Немаловажным фактом было и то, что я стал членом КПСС, и до сих пор считаю себя коммунистом, хотя и не состою ни в одной партии и презираю тех, кто публично выбросил или сжёг свой партийный билет.

Вступительные экзамены в академию сдавали в ГСВГ во Франкфурте-на-Одере на нашем военном пересыльном пункте (распределитель для офицеров, рабочих и служащих СА, прибывавших в ГСВГ на замену). Это целый военный городок с казармами, гостиницей, клубом, столовой и служебными помещениями. Сюда съехались из ГСВГ и Северной группы войск офицеры-абитуриенты для сдачи вступительных экзаменов в различные военные академии, в том числе и в нашу ВТА. Приемная комиссия состояла из преподавателей общеобразовательных дисциплин средних школ ГСВГ и старших офицеров академий и ГСВГ. ВОСО ГСВГ ВТА

представлял старший офицер по боевой подготовке подполковник. Всех восовцев – абитуриентов было двенадцать человек, и он сделал всё, чтобы все положительно сдали экзамены и были зачислены слушателями академии. По всем предметам, в том числе по воинским уставам, я сдал на пятёрки, поэтому комиссию прошёл беспрепятственно. С восовцами я близко познакомился, а с некоторыми успел подружиться, как, например, с Толей Овчинниковым, с которым и в академии мы были в большой дружбе. Так определилась моя судьба, и я с радостью мечтал о скорой встрече с Ленинградом.

По прибытии в Легницу я доложил коменданту о результатах сдачи экзаменов и о зачислении слушателем академии. Он меня поздравил и пожелал успехов в учёбе и службе. Тепло также поздравили офицеры комендатуры. А начальник ВОСО К.И. Локтионов, поздравив меня, подробно расспросил о ходе подготовки и сдачи экзаменов. Пожимая на прощание руку, он пригласил меня в гости к себе домой в Ленинград (он собирался в отпуск), и я с благодарностью принял это приглашение.

Тепло попрощавшись с личным составом комендатуры, с друзьями и товарищами в гарнизоне, я нашим до мелочей знакомым поездом Легница – Брест выехал в Ленинград и через двое суток прибыл на место. Далеко и навсегда осталась Польша, где я прослужил пять лет в нашей армии и прошёл путь от солдата до лейтенанта, познав тяготы и лишения военной службы и полюбив её на всю жизнь.

Теперь, спустя много лет, по интернету я «побывал» во всех городах и гарнизонах, взволнованно читал исторические справки и смотрел рисунки, и я как бы снова жил и служил там, вспоминая всё до мелочей. Многое изменилось, города похорошели, а красота всегда радует. И чем дальше, всё должно быть лучше и красивее.

Глава 4. ЛЕНИНГРАД

Второе моё пребывание в городе Мечты и уже на долгие пять лет. Разместили в общежитии в доме № 16 на 19-й линии Васильевского острова. Этот трехэтажный дом старой постройки стоит до сих пор во дворе за большим многоэтажным домом, тоже принадлежащим академии, в котором живут семейные преподаватели, а второй этаж приспособлен под семейное общежитие слушателей. Внутри двора гаражи и другие служебные постройки. Двор большой и неухоженный, даже нет цветников и деревьев. Нас, десять человек, разместили на втором этаже в большой комнате, в тесноте, да не в обиде. Моим соседом по койке был лейтенант из пехоты Дмитрий Мягков. С ним мы быстро подружились и оказывали друг другу помощь и поддержку. Недалеко расположился мой приятель по ГСВГ Толя Овчинников, интересный и самобытный парень, очень скуповатый на угощения, часто был объектом дружеских шуток. Быстро я подружился и с Игорем Белочкиным, потом с моим однофамильцем Львом Трифоновым, Гришей Токаревым, Юлианом Кузьминым, Петром Спиридовичем, Толей Копотуном и другими ребятами. Командиром учебного отделения был назначен майор Л. Наборов, восовец.

Здание ВТА, а потом ВАТТ (Военная академия тыла и транспорта) находится на Набережной Макарова, дом 8, прямо на берегу Малой Невы Васильевского острова. Это громадное красивое пятиэтажное здание темно-серого цвета имеет необходимые помещения для занятий и быта. Наше учебное отделение в количестве 25 человек представляло всего одну группу на первом курсе, а на втором и других старших курсах было по два учебных отделения. Речь идёт пока о нашем восовском факультете. Было еще два факультета: железнодорожных войск и автомобильных войск. В общем, сокращение армии пятидесятых годов затронуло и учебные заведения. Начальником академии был боевой и энергичный, в то же время доступный для слушателей генерал-лейтенант А.Г. Черняков. Начальником факультета ВОСО был генерал-майор К.В. Васильев. Начальником кафедры ВОСО – генерал-майор В.Д. Чугунов. Начальником курса – полковник Г.А. Попов. Кроме того, был большой штат военных и гражданских преподавателей.

До начала занятий слушателей собрали в актовом зале. С докладом выступил начальник академии А.Г. Черняков. Он поздравил всех с началом нового учебного года, а нас, первокурсников, кроме того, поздравил с поступлением в академию и рассказал об истории академии, её заслугах в Великой Отечественной войне и в мирное время, её выпускниках, которые самоотверженно трудились на фронтовых железных дорогах и в тылу. Нам было известно, что А.Г. Черняков во время войны был начальником ВОСО Первого Белорусского фронта и пользовался заслуженным авторитетом у маршала Г.К. Жукова. В заключение он пожелал нам успехов в

учёбе. Я был в восторге от этой встречи и чувствовал себя «на седьмом небе». Надо же – я слушатель Военно-транспортной академии имени Л.М. Кагановича! Пять лет учёбы – и я буду военным инженером путей сообщения – это заветная мечта многих восовцев. Жаль, что в нашу академию набирали офицеров со всех родов войск, то есть не специалистов своего дела, а ведь желающих поступить из числа восовцев было больше чем достаточно. Заметно было, что все первокурсники очень взволнованы и радость не сходила с их лиц. Потом заместитель начальника академии по учебной части генерал-майор Я.И. Щепенников рассказал о системе обучения в течение пяти лет, о кафедрах и преподавателях, о лекциях и практических занятиях. На первых двух курсах нам предстояло освоить высшие общеобразовательные дисциплины и военную тактику. Он представил военных и гражданских преподавателей. Предстояли большие дела, и я готов был окунуться с головой в трудный и продолжительный учебный процесс на долгие годы.

Занятия начались с 1 октября 1955 года. Я приготовил необходимое количество тетрадей, в основном столистовых, другие письменные и канцелярские принадлежности, а также полевую офицерскую сумку. Нам предстояло изучать математику, физику, химию, немецкий язык, сопротивление материалов, теоретическую механику, черчение, детали узлов, начертательную геометрию, гидравлику, тактику, противоатомную и противохимическую защиту, марксизм-ленинизм и другие дисциплины. Всего за пять курсов предстояло изучить 38 дисциплин, выполнить 11 курсовых проектов, проходить практику, в том числе геодезическо-изыскательскую и преддипломную, и в заключение разработать и защитить диплом. Мы готовились слушать лекции, выполнять лабораторные работы, решать задачи на практических занятиях с выставлением оценок, делать домашние задания, сдавать зачёты и экзамены. Надо было настраивать себя на большую и трудную работу. Кроме всего, мы занимались строевой, физической и огневой подготовкой, совершали кроссы.

Вскоре после начала учебных занятий в городе грянуло наводнение. Дело было вечером, я находился в гостях у генерала К.И. Локтионова. Он приехал в отпуск и был дома с женою. Приняли меня хорошо. Состоялся тёплый непринуждённый разговор. Меня пригласили к ужину, и за столом продолжали беседу. Меня расспрашивали, как и где я устроился с жильём, какие порядки в академии. Генерал рассказывал о своей учёбе в академии и о многом другом. Я поблагодарил за приём хозяина и хозяйку, они приглашали меня и впредь бывать у них в гостях и звонить по телефону. К великому сожалению, в последующем я потерял связь с этим прекрасным человеком, о чём жалею до сих пор. Возвращался я в общежитие на 19-ю линию Васильевского острова поздно вечером по залитым водой улицам. Как ни старался, но ноги промочил насквозь. Мне рассказали, что в академии была объявлена тревога и все слушатели таскали ящики и оборудова-

ние с подвалов и первого этажа на второй этаж. Через день вода спала, из подвалов её откачали и всё водворили на место. Впервые я воочию узнал, что такое водная стихия в Питере и как изгибаются, трещат и ломаются деревья от сильного ветра. И всё же это наводнение было небольшим. В последующем я не видел таких потопов, которые бывали во времена А.С. Пушкина («Медный Всадник») и в другие времена. В ряде мест на стенах и арках некоторых домов я видел отметки самых высоких уровней подъёма воды во время больших наводнений в разные годы, и это сильно удручало меня. Таким запомнился октябрь 1955 года, который оставил в памяти много впечатлений о городе и об академии.

В материальном отношении жить было не плохо. Денежное содержание позволяло хорошо питаться, ходить в кино, иногда в театры, музеи, на танцы, а вот приодеться в штатскую одежду было трудновато. Кто имел состоятельных родителей, те ребята одевались, как следует. Но таких было немного. Большинство носили военную форму и на занятия и на гражданские встречи. Приходилось постоянно поддерживать повседневную и парадную форму в надлежащем состоянии. Ко второму курсу у меня уже была штатская одежда. Надо сказать, что никогда не было зазорным появляться в военной форме в любом обществе и даже в магазине. Так что видеть военных в разных частях города и в различных заведениях и учреждениях было обыденным делом. Не то, как сейчас, на службу и со службы ездят в штатской одежде, оставляя в шкафу на службе военную форму. К сожалению, военных теперь не очень-то чтут гражданские люди. Даже министр обороны у нас в стране гражданский человек, а такого в России никогда не бывало. В наше время комендантская служба в городе была организована безупречно и военнослужащие побаивались попадать в руки патрулей. Так или иначе, за всю мою службу я ни разу не попал «в лапы» патрулей, не имел ни одного взыскания за нарушения воинской дисциплины, а тем более не сидел на гауптвахте. Будучи уже генералом, я однажды был по делам в Алма-Атинском высшем общевойсковом училище и начальник училища генерал А.И. Некрасов, настоящий мой товарищ, показал мне вновь отстроенную гауптвахту со всеми её «прелестями». Хоть она и добротно была сделана, в строгом соответствии с уставом гарнизонной и караульной службы, но мои чувства она не затронула. А вот класс тактической подготовки произвёл на меня сильное впечатление, и я видел на лице Анатолия Ивановича гордость за это сооружение

В подготовке нас, военных специалистов, большую роль играли факультет и кафедра военных сообщений и, конечно, многочисленные преподаватели по военным и общеобразовательным дисциплинам. Особенно хочется отдать должное нашему непосредственному курсовому начальнику полковнику Попову Георгию Александровичу, который оставил в моей памяти самые добрые чувства. Во многих отношениях он подтягивал нас по всем направлениям жизни и службы. Следил за успеваемостью слуша-

телей по всем дисциплинам, особенно много внимания уделял строевой и физической подготовке. Часто лично проводил физзарядку прямо на набережной возле академии после второго часа занятий. Под его руководством проводились осенние пешие, а зимой лыжные кроссы в учебном центре Красного Села. Каждый раз он проводил тренировки слушателей нашей академии при подготовке к парадам в честь государственных праздников. Тренировки проходили на площадке за Биржей труда. Иногда вечером маршировали на Дворцовой площади. Как сейчас перед глазами вижу его плотную фигуру, затянутую в ремни, и слышу его призывной и повелительный голос. Его образ чётко запечатлелся в моей памяти. Будучи генералом, я участвовал в работе комиссии по выпуску слушателей из академии и вот однажды внезапно встретился с Георгием Александровичем, он стоял в группе преподавателей в штатском костюме. Он сразу узнал меня и мы двинулись навстречу друг другу, в радостном порыве обнялись и расцеловались. Он поздравил меня с генеральским званием и сказал, что безмерно рад этому событию и пожелал успехов в службе. Со своей стороны я искренне поблагодарил Георгия Александровича за его неустанное внимание и заботу к нам, слушателям, и лично ко мне. Это была последняя встреча с настоящим командиром и прекрасным человеком.

В учебном отделении появились и другие товарищи и друзья. Пётр Спиридович, с открытой душою человек, белобрысый с длинноватым носом и толстыми губами, небольшими белесыми глазами, толстоватым в объёме телом, был весельчаком, принимал юмор и поддевки, благодушный белорус. Редко я видел его сердитым и озабоченным. Одним словом, компанейский товарищ. Он стал моим близким другом. Пётр был женат. Жену звали Лида. Жили они в Белоруссии и Лида периодически с пацаном приезжала к мужу в Питер. А он жил с нами в общежитии и любил компанейские встречи, иногда с бутылочкой да с закусочкой. Одним словом, был хлебосольным и душевным товарищем. Сейчас Пётр живёт в Минске с семьёй и очень болен после инсульта. Периодически я с ними поддерживаю связь и утешаю, как могу, моих друзей.

Близко также я сошёлся и подружился с Мишей Мишиным. Высокий, молодой, умный и красивый мужчина, на которого часто заглядывали василеостровские молодые женщины, когда мы шли по Большому проспекту. Он был очень разборчивым мужчиною с тонким юмором. Как сейчас вижу его улыбающееся с хитринкой лицо.

Очень надёжным и интересным другом был Игорь Белочкин. Близкие друзья звали его Игорьком. Невысокого роста, большая голова с копной каштановых волос, громадные серые глаза, украинский нос, смуглое лицо, как будто всегда загорелое, рот большой, губы ярко–сочные. Из интеллигентной семьи, закончил суворовское училище, общевойсковой офицер. Обладал певческим даром, пел басом. Занимался гимнастикой. Задорный в разговоре и делах. Любил поговорить на житейские и философские

темы и даже основательно поспорить, но в дружеском тоне. Одним словом, был душою нашего мужского общества, да и всего учебного отделения.

Был у нас в отделении Юра Кузьмин. Компанейский, умный офицер, обликом и манерами похожий на знаменитого артиста Н. Крючкова. Одарённый чертёжник и график, своим проникновением мысли мог в аксонометрии изобразить деталь любой конфигурации, тем самым поражал нас, «невежд», и восхищал старейшего преподавателя начертательной геометрии. В некотором роде Юра не очень следил за своим внешним видом, мог нарушить дисциплину или воинский порядок, но в то же время был настоящим товарищем, любил юмор и шутки, не обижался, если подшучивали над ним. Учился он без двоек, лекции и природный ум давали положительные результаты. В нашем кругу он был настоящим товарищем и, как другие, был обязательным в дружбе.

В учебный процесс я втянулся с головой, приходилось выполнять домашние задания по общеобразовательным дисциплинам и на уроках отчитываться за них. Хотя условий для этой работы в общежитии не было. Приходилось всё делать за общим столом или у себя на тумбочке, но шум и стук «бездельников» отвлекал и не давал сосредоточиться. В воскресенье я и некоторые другие слушатели ходили в ближайшую библиотеку и там, в читальном зале, спокойно выполняли задания. Лекции нам читали, как правило, преподаватели с учёными степенями, особенно по математике, физике, сопромату, теоретической механике. Математику вела Екатерина Блохина, могучая по виду и характеру, высокая ростом брюнетка средних лет. Всегда была в тёмном платье строгого покроя. Её слушатели побаивались. Лицом и внешностью она напоминала артистку Н. Мордюкову. Со слушателями не церемонилась, иногда в адрес офицера выражалась хлёстким словечком, вводя его в смущение. Лекции читала четко и методично, такие же чёткие записи делала на классной доске. Я успевал вести конспект, а потом им успешно пользовался. Она вела и практические занятия, на которых приходилось отчитываться прямо «перед её очами». Она приучала нас логически мыслить и когда человек «выплывал» при решении задач, используя даже другой способ, то она радостно восклицала: «Вот видите, а вы сомневались». Пытливых и дотошных она частенько «пытала» и решала с ними задачи, а мы, середнячки, «мотали себе на ус». Миша Мишин был её любимчиком, да еще несколько человек, с которыми она на практических занятиях проводила своеобразные диспуты. Иногда я попадал в этот круг. Итоговая оценка у меня по высшей математике вышла хорошей. Почему я больше всего остановился на Е. Блохиной? Видимо, потому, что она правильно учила нас логически мыслить при решении задач и находить при этом и другие варианты. Химию преподавала Валентина Куприк, красивая лицом и фигурою блондинка, всегда по моде одевалась, также среднего возраста и тоже холостая. Она не только доходчиво читала лекции, но и обращала на себя внимание своей женской «изюминкой», как,

например, актриса Доронина. Сопротивление материалов преподавал полковник, доктор наук, профессор Н.К. Снитко, он же автор учебника «Сопротивление материалов», которым мы постоянно пользовались.

Лекции читал он доходчиво, порою руководил лабораторными работами, хотя были лаборанты для этих целей. Итоговая оценка по сопромату была у меня четвертка. По физике читал нам лекции преподаватель из университета имени Ломоносова. По физике я отчитался на отлично. В общем, первый курс я закончил с хорошими и отличными оценками.

За осенний, зимний и весенний период первого курса обучения я хорошо познакомился с Васильевским островом и другими достопримечательностями города. На занятия в академию я старался ходить пешком по Среднему проспекту, ходьба занимала полчаса, обратно с занятий возвращались также пешком, по пути останавливались возле бочки с пивом и с удовольствием выпивали по одной, а по настроению и по другой кружке пива. Завтракали и обедали, как правило, в академической столовой и кормили довольно прилично. А в выходные и праздничные дни довольствовались тем, «что Бог пошлёт». Ходили в ресторан «Балтика», потом на танцы в Кировский дворец. Некоторые домоседы проводили время за учебниками в общежитии, здесь же питаясь булкой с маслом, с колбасой и чаем.

Особо стоит сказать о культурном учреждении нашей академии. Это роскошный дом снаружи и изнутри, когда-то служивший господам офицерам в качестве офицерского собрания. В наше время в нём проводились различные культурные мероприятия: концерты, самодеятельность, праздничные торжества, лекции учёных на различные темы и , конечно же, танцы с разными номерами, вплоть до бальных. На одном из вечеров я не удержался и с напарницей сплясал русскую, и мы получили приз – девица – духи, я же – одеколон. В этом доме (номер 5, на 18-й линии) была хорошая библиотека и читальный зал, где мы готовились к занятиям и к экзаменам. Теперь этот дом продан кому-то.

Закончился первый год обучения в академии, и я поехал в отпуск на каникулы в Томск к маме, Пелагеи, Ермолаю, Марии и к другим многочисленным родственникам – томичам. Встречали меня очень тепло, да и погода была жаркая, тополиный пух летел по всему городу, забивая ноздри. Действительно, как много тополей росло в городе, почти на каждой улице, даже городской парк состоял почти весь из тополей. С тех пор больших изменений не произошло в парковом облике города, к большому сожалению. В дальнейшей жизни мне довелось поездить по некоторым европейским странам и посмотреть на лесные парки. Как много хвойных деревьев разных пород растёт в Карловых Варах, на равнинах, холмах и на отрогах гор. Конечно, там увидишь и дуб, и бук, и ясень, и обворожительный клён. Надо пройти всего три километра по тропе Бетховена и суметь насладиться очарованием птичьего пения и прекрасным ландшафтом природы. Конечно, такое есть и в наших городах России, но в Европе поболь-

ше красоты и комфорта. Там очень бережно относятся к природе и её флоре, у нас же встречаешь варварство.

Через некоторое время из Кривошеино приехал брат Арсений, там он после технического обучения работал радистом. Я был в форме лейтенанта и, конечно, производил впечатление на родных и друзей. Как водится, близкие родственники были приглашены в гости к брату Ермолаю, где весело отметили мой приезд хорошим и обильным застольем с песнями и плясками. Через несколько дней мы с Арсением поехали в Красный Яр, в гости к тёте Акулине. Тётя и её семья встретили нас по-родственному и мы пробыли в посёлке два дня. Обошли все памятные места, встретились со знакомыми, сходили в наш клуб на танцы, пообщались с давними знакомыми ребятами и девчатами, побывали у родного дома, прошлись по лежнёвке до Старицы, постояли на берегу и вспомнили лихие военные годы. Да, такое лихолетье пришлось пережить, и оно ещё крепко сидело в наших душах! К сожалению, не только в душах, оно отразилось и на состоянии здоровья организма. Побыв в Красном Яру, мы с Арсёном поехали на катере вниз по Оби за двадцать километров в село Никольское, где жили в то время дядя Степан с тётей Натальей, одни, без детей. Все взрослые дети жили в Томске и других населённых пунктах. Дядя и тётя очень обрадовались нашему приезду, принялись угощать и расспрашивать о всех новостях, внимательно рассматривали мою офицерскую форму одежды. Потом дядя истопил баню и мы втроём крепко попарились, а позже тётя организовала хороший ужин с чаем и мёдом, была водочка и свежая зелень с огорода. Кстати сказать, дядя Степан работал пчеловодом в колхозе, а тётя Наталья домохозяйничала. Дядя и тётя заметно сдали, подкрадывалась старость и от былой стати и красоты остались только милые и дорогие черты лица, да родные голоса. Ведь прошло более пятнадцати лет с тех пор, как я был у них в Иштане. Через день мы на пароходе уехали в Томск, дядя и тётя провожали нас на пристани. Это была моя последняя встреча с родными мне людьми.

В Томске я провел остаток каникул, встречался с друзьями по железнодорожному техникуму и с родными мне людьми.

С хорошим настроением я покидал родной город и всё-таки грустно было расставаться с мамой и остальными родичами.

Учёба моя, в общем и целом, шла успешно. Трудности жизни и учёбы меня особо не волновали, так как имел хорошую сибирскую и солдатскую закалку. По всем дисциплинам успевал, в зачётной книжке были только хорошие и отличные отметки. Так я и закончил первый и второй курс нашей академии. А потом была геодезическая практика в учебном центре академии, в Красном Селе (в трёх километрах от города). Целый месяц жили мы в палатках без особых бытовых условий, но нам было комфортно общаться с природой и проводить полевые работы с теодолитом, нивелиром, буссолью, рейкой и мерной лентой. Мы научились азам

проектирования железнодорожного участка с использованием геодезических приборов. Потом данные полевых работ были обобщены и на их основе на ватмане был проложен схематично железнодорожный участок. За свою работу я получил хорошую оценку, чему был несказанно рад. После этого я лучше стал представлять себе, как живут и работают проектировщики железных дорог в полевых условиях. Сочинения Н. Гарина–Михайловского, которые являются моими настольными книгами, и особенно его рассказ «Вариант», глубже стали восприниматься мною.

На каникулы после второго курса я поехал к друзьям, сначала к Игорю Белочкину в Харьков, а потом к Мише Мишину в горное село Салахаул, недалеко от Сочи. В Харькове меня встретили очень хорошо. Родители Игоря, отец – Николай Фёдорович и мать – Любовь Ивановна, очень приветливые и интеллигентные люди, разговорчивые и добрые украинцы. У них я провёл две недели. В семье всегда было праздничное настроение. Отец Игоря работал главным бухгалтером в центральном ресторане и содержал семью в материальном достатке. Однажды он пригласил нас посетить винные погреба, а там, в подземелье, хранилось вино в бочках разных марок и самое главное – после жаркой улицы было прохладно и чуть сумрачно. Такой «подарок» нам с Игорем был по душе. В течение часа не спеша мы попробовали все сорта: и белое, и красное, и розовое. Пробовали и хвалили. Конечно, виночерпий рассказывал о происхождении вин, о сортах винограда с плантаций Крыма и о многом другом интересном. Николай Фёдорович дополнял этот рассказ, а мы с Игорем выпивали всё, что наливали, причмокивали и усердно похваливали. Выходили мы из подвала в весёлом хмельном настроении и жара была уже не такой жаркой, как прежде. В течение моего пребывания в гостях мы ещё побывали в другом подвале и прикоснулись к прохладе вин и к прохладе подвала. За две недели мы с Игорем объехали город, были в театре, цирке, в ресторане. Выезжали семьёй за город на большое озеро. Где купались, загорали, катались на лодке, закусывали и пили вино. С нами была младшая сестра Игоря, очень забавная и весёлая девчушка. Пришло время моего отъезда, и я с сердечной благодарностью попрощался с родителями Игоря и его сестрой, а сам он провожал меня на поезд, где мы и распрощались с ним до встречи в академии.

На станции Сочи меня встречал Миша Мишин, и на машине мы поехали в родительский дом в село Салахаул. Село расположено в горной долине, по которой течёт горная речка. В селе действовал животноводческий совхоз. Добротный дом Мишиных с двором и приусадебным участком был благоустроен для нормального жилья семьи из пяти человек (старшие сёстры Миши жили в Сочи). Родителей дома не было, они в это время жили в доме на пасеке, где отец Миши, Георгий Андреевич, работал пасечником, а мать домохозяйничала. В селе мы были недолго, даже не ночевали, и поехали по горной дороге вдоль речки на пасеку, километров

десять от Салахаула. Горы для меня были в то время необычным зрелищем и я с большим вниманием и интересом всматривался в их очертания и смешанный лес, которым они были покрыты. Но вот мы и дома на пасеке. Отец и мать Миши ждали нас. Они были уже в возрасте, но выглядели очень хорошо. Были простыми и доброжелательными людьми. Отцу было около шестидесяти лет и был он крепким мужчиною высокого роста и с выразительным лицом, что привлекало внимание женщин. Мать Миши, Дарья Павловна – дородная русская женщина, красивая в молодости, но отцветшая к старости, с милым и добрым лицом. Меня встретили как близкого родственника, и началась наша вольная с Мишей жизнь. Рядом располагалась туристическая база, где всегда по вечерам были танцы и другие развлечения. Туда мы с Мишей заглядывали частенько и хорошо проводили время среди ребят и девчат.

Недалеко протекала горная речка, она же протекала и мимо Салахаула. Однажды Миша организовал рыбалку на этой речке. Предварительно мы наловили в заводях мальков, а потом началась ловля форели. Миша закидывает с берега леску с наживкой в бурлящую воду под камень, почти посредине речки, а там слёту хватает наживку крупная форель. Помаленьку и я начал осваивать этот не столь премудрый способ ловли рыбы без привычного поплавка. Верно, нужны опыт и сноровка, то, чем Миша завидно обладал. Я же учился у него и у меня кое-что получалось. За час – полтора мы наловили десятка три «перламутровой», уж очень красивой радужной рыбы. Такая в Сибири у нас не водится. Мишина мама нажарила целую сковороду форели, и мы втроём ели эту вкуснейшую рыбицу. Ели с рюмочкой да «прибауточкой». Миша с отцом были мастаки в этом жанре, и обед удался на славу.

Другой забавой было восхождение на горное пастбище в вечернее время по тропе с электрофонарями. Было забавно, но для меня без привычки трудно. Там паслось стадо совхозных коров, а в палатках жили молодые доярки. Добравшись до палаток мне было не до доярок, хотелось быстрей приютиться и поспать. Для «гостей» нашлась свободная палатка, и я забрался в спальный мешок и быстро заснул. Ночью проснулся, потому что блохи заели «чужака», и мне пришлось ретироваться. Вышел из палатки и залюбовался красотой звёздного неба. Мириады сверкающих звёзд и, кажется, что они так близки, будто рукой подать. Долго я любовался чудесами неба и летящими метеоритами, но сильно продрог и вернулся в палатку, завернулся в одеяло и в спальном мешке вздремнул до утра. А утром нас напоили парным молоком с хлебом и на попутных лошадях без сёдел мы спустились с горы, набив шишек до крови.

Недалеко от домика на середине речки лежал большой камень с плоской поверхностью, на котором я почти каждый день загорал. За камнем была достаточная глубина реки с бурлящей ледяной водой. «Накалившись» на камне до пота, я прыгал в бурлящую воду и пробкой вылетал из

неё опять на камень и снова нагревался до «каления», а потом повторял бросок в бурлящую холодную воду и так несколько раз. Этот моцион бодрил меня и я целый жаркий день и вечер активно проводил время, да и спал отменно всю ночь.

Пришло время, и отец Миши повёл нас на пасеку показывать своё хозяйство. Шли мы по горной тропе вдоль речки километра два и вышли на площадку приличных размеров, на которой стояло несколько десятков ульев. Была здесь и просторная сторожка с сенцами, в которой стояли стол и лавки, а у стены – топчан, была и другая домашняя утварь. На огороде росла картошка и овощи, были и арбузы. Показав нам дачу, отец пригласил нас в сторожку, и они с Мишей стали накрывать на стол и ставить холодную мясную закуску, всякую зелень и овощи. Появились мёд и арбузы. Не обошлось и без бутылки московской водки. Отец Миши был энергичным и весёлым человеком, иногда он подтрунивал над сыном, задевал и меня, хвалил своё поколение и прошлую жизнь. Посидели мы очень хорошо, поговорили о многом, а я с удовольствием наелся мёда с арбузом. Вокруг была такая цветущая красота и медвяный воздух, что дух захватывало и хотелось объять и голубое небо, и горы, и лес, и всё, всё, что меня окружало. Конечно, я был очень благодарен Мише и его родителям за приглашение и тёплый приём и за возможность посмотреть горный край во всей его красе.

Прекрасно я отдохнул у друзей в Харькове и Салахауле (теперь с печальной улыбкой вспоминаю то удивительное время и своих прекрасных друзей, которых уже нет в живых) и вернулся в Ленинград продолжать учёбу. Но тут произошло очень важное событие в жизни академии. По решению Н. С. Хрущёва в армии произвели очередное большое сокращение, в том числе и в военных учебных заведениях. Первые и вторые курсы сократили наполовину и уволили в запас. Нас, восовцев, ввиду малочисленности решили оставить в армии и зачислить на заочное отделение. Заочников третьего курса оказалось всего двенадцать офицеров и нас направили служить кого куда. Я попросился на Украину и меня направили в Тернополь в военную железнодорожную комендатуру третьего разряда помощником военного коменданта. Среди заочников оказались Игорь Белочкин, Миша Мишин, Лев Трифонов, Петя Спиридович, Толя Овчинников, Толя Копотун и другие товарищи.

Глава 5. УКРАИНА. ТЕРНОПОЛЬ

Получив предписание, я поездом прибыл в Тернополь и представился военному коменданту железнодорожного участка и станции Тернополь майору Сторожко Ивану Ивановичу. После беседы он представил меня своему заму майору В.К. Миронову и остальным офицерам. По штату в комендатуре было всего шесть офицеров и одна служащая Надя, заведующая секретным отделением, она же машинистка. Жильё, одну комнату, мне определили в семье офицера нашей комендатуры Петрова Алексея Гавриловича, которая занимала трёхкомнатную квартиру. Алексей закончил нашу академию в этом же году в звании лейтенанта (он поступал в академию на три года раньше меня после ж.-д. техникума – тогда принимали ещё юношей с гражданки со средним образованием).

Ещё в комендатуре служили старшим помощником коменданта майор Н.В. Губенский и помощником коменданта капитан В.С. Зайцев. Я был моложе всех офицеров и должен был набираться у них восовского опыта, да и продолжать заочную учёбу в академии. Комендатура располагалась в трёхэтажном здании Тернопольского отделения Львовской железной дороги в центре города на улице Ленина. Наше помещение размещалось на первом этаже и состояло из четырёх комнат: кабинета коменданта; общей прихожей, где за перегородкой находился большой стол с телефонами и сейф с документами дежурного помощника коменданта; третей, небольшой комнаты – для заместителя коменданта и для занятий офицеров, свободных от дежурства; в четвёртой комнате было секретное делопроизводство и хранилось оружие (пистолеты системы Макарова). Основной задачей нашей работы были организация и контроль за воинскими железнодорожными перевозками в границах отделения дороги. Основные участки: Подволочиск, Тернополь, Красне – двухпутный электрифицированный; Лановцы, Тернополь, Ходоров; Тернополь, Выгнанка, Стефанешты; Выгнанка, Гусятин; Выгнанка, Иване-Пусте – все однопутные на тепловозной тяге. Кроме воинских перевозок, а именно погрузка и выгрузка эшелонов и транспортов, отправка команд военнослужащих и одиночно следующих военнослужащих и членов их семей, контроль за транзитными эшелонами и охраняемыми транспортами комендатура обеспечивала комендантскую службу на всех участках и, особенно, на вокзале ж.-д. станции Тернополь, где нёс службу офицерский патруль.

В гарнизоне Тернополь располагался штаб артиллерийской дивизии и подразделения обеспечения, артполки и отдельные дивизионы дислоцировались в Золочеве и других населённых пунктах. В Черткове дислоцировалась авиадивизия. Были и другие воинские части и подразделения. В целом на отделении объём всех перевозок, в том числе погрузки и выгрузки, по сравнению с другими отделениями был невелик. Объём наших воинских перевозок также был невелик. Так что мне здорово повезло служить и

заочно доучиваться в Тернополе, небольшом, но красивом зеленом областном центре, где ещё в недалёкой войне шли кровавые сражения за этот город, при его освобождении от немецко-фашистских войск войсками Первого Украинского фронта. Город наполовину был разрушен, а после войны полностью восстановлен. В городе был создан громадный водоём от запруды плотиной реки Серет. На этом искусственном озере был создан лесной островок, соединённый с берегом красивым пешеходным мостом. Это любимое место отдыха горожан. На этом и на других озёрах области я частенько рыбачил один или с другими заядлыми рыбаками облвоенкомата.

Комендант И.И. Сторожко был высоким стройным офицером с правильными и строгими чертами лица, брюнет с лысиной на макушке, крепкий в теле, с твёрдым пожатием руки. Начитанный, хорошо знающий восовское дело, твердый характером, он уверенно руководил нашим небольшим, но слаженным коллективом. Не имея высшего и среднего военного специального образования, он, тем не менее, обладал необходимыми знаниями в работе железных дорог и в военной службе. Был в дружбе с начальником отделения дороги и его заместителями, имел хорошие отношения с начальником гарнизона и другими военными должностными лицами. Одним словом, имел авторитет среди гражданского и военного руководства. Мы же хорошей службой и культурой общения с людьми разной категории старались вместе с комендантом поддерживать авторитет комендатуры.

Моя служба складывалась хорошо. На дежурстве по комендатуре я надёжно контролировал выполнение плана погрузки эшелонов и транспорта, встречал и проверял транзитные эшелоны, проверял службу патрульного наряда на вокзале, поднимался на второй этаж к поездным диспетчерам для взаимодействия по обеспечению вагонами плановой погрузки эшелонов и транспорта на участках отделения дороги. Станция Тернополь считается узловой и сортировочной и состоит из пассажирского и грузового (сортировочного) парков со средним размером работы – с поездами и вагонами. Парки располагались в линию. Ближе от комендатуры был вокзал, большое светлое и красивое здание, за ним низкие перроны и пути пассажирского парка, далее влево пути переходят в стрелочную горловину, которая соединяется с сортировочным парком. Как правило, транзитные грузовые поезда с эшелонами и охраняемым транспортом останавливались в сортировочном парке, поэтому приходилось два километра в одну сторону, а потом и обратно идти пешком, оставляя в комендатуре поддежурного офицера (днём), а ночью – закрывать комендатуру на замок. По основным данным (погрузка, выгрузка, проверки, порядок на вокзалах среди военнослужащих) надо было докладывать дважды в сутки дежурному офицеру управления начальника передвижения войск на Львовской железной дороге. К слову сказать, сейчас транзитные эшелоны и транспорт восовцами не

проверяются, да и вообще круглосуточных дежурств в ж.-д. комендатурах нет. Наступила вольготная жизнь!

Служба пошла своим чередом. Кроме дежурств по комендатуре проводились занятия по командирской и марксистко-ленинской подготовке. Изучались приказы и наставления общеармейского значения, а также и по нашей восовской специальности, изучали мы также обустройство и работу отделения железной дороги. Поздней осенью приехала моя жена Люба и нам дали двухкомнатную квартиру недалеко от вокзала. Помаленьку жизнь налаживалась. В материальном плане было трудновато жить на наши заработки, иногда приходилось пользоваться кассой взаимопомощи для приобретения одежды, мебели и других вещей. Одним словом, жили мы очень скромно, но не замыкались в семейной скорлупе, находили возможность отмечать праздники, ходить в гости, в театр, на концерты и принимать гостей. Однажды был у нас в гостях начальник отделения дороги, наш комендант и офицеры с жёнами. Мы с Любой организовали приём на должном уровне, и вечер прошёл непринуждённо и весело с музыкой, песнями и танцами. Иногда всей комендатурой с жёнами отмечали праздники или памятные события даже в ресторане, и это было тогда не так накладно.

Особенно близко я подружился с Виктором Зайцевым. У него с женою было трое детей от восьми до тринадцати лет. И мы частенько были в гостях друг у друга, одни или семьями. Мы с Виктором всегда сражались в шахматы. Он играл с азартом, поддерживая себя излюбленными словечками, потирая руки. А когда выигрывал, то вскакивал и начинал отплясывать. Зайцев был большим оптимистом и заражал других своим весёлым нравом. Напротив, Николай Губенский часто бывал хмурым и сосредоточенным. Его постоянно допекала чрезмерно беспокойная жена, красивая жгучая брюнетка Валя. Порой вне службы он напивался с вагонниками и они доставляли его домой в непристойном виде. Валя жаловалась коменданту, он «пробирал» Николая, и в семье происходило примирение на месяц-два, а потом Коля не выдерживал «стихию» жены и напивался снова. У них была маленькая симпатичная дочка семи-восьми лет, которая страдала от скандалов в семье. Надо сказать, что Николай был малого роста и похож на казаха, постоянно носил очки в тёмной роговой оправе. Жена, конечно же, рядом с Николаем выглядела царицей и затмевала его своей красотой и статью, хотя тоже была невысокого роста, но с изящной фигурой. Она имела житейскую хватку и была хорошей хозяйкой. Иногда мы бывали всей комендатурой у них в гостях, и хозяйка с хозяином были очень приветливы и гостеприимны. Мы, конечно, были рады такой семейной идиллии.

Семья – это извечная загадка. И в нашем небольшом коллективе каждая семья имела свои особенности и яркие отличия. У коменданта была вторая жена значительно моложе его, статная русская красавица, раздобревшая без детей и от безработицы, её Иван Иванович привёз с Дальнего Востока, где он долго служил. В конце концов, Иван Иванович её оставил

и сошёлся с симпатичной учительницей, у которой было трое детей, но этот «демарш» он совершил уже после увольнения из армии. Видно по всему, что Лида была холодна, как мраморная Галатея, поэтому и осталась на время в одиночестве. Позже я встретил её однажды на улице, и она любезно поговорила со мною. Выглядела она значительно проще, слегка похудела, смотрела на меня приветливо и рассуждала о жизни здраво. Устроилась на работу в контору КЭЧ и живёт безбедно на свои средства. Об остальных я рассказывать не буду, потому что ещё много будет встреч в других коллективах и будет о чём поговорить.

Наряду с постоянными дежурствами, учёбой в академии и командирской подготовкой, я проявлял инициативу по решению военно-транспортных аспектов. С согласия коменданта я начал разрабатывать проект Тернопольского временного перегрузочного района (ВПР) на случай вывода из строя железнодорожного узла ядерным ударом противника. Месяца три я трудился над этим проектом. Пришлось обойти пешком и объехать на велосипеде весь узел, все подъездные пути и предузловые станции и сделать необходимые записи и зарисовки в тетради. По ряду вопросов беседовал со специалистами станций и отделения дороги. Потом разработал три варианта и по ним сделал необходимые расчёты. Все материалы были оформлены на чертежах и топографической карте, к ним была написана (потом напечатана) пояснительная записка. Всё было оформлено и сброшюровано в отдельную тетрадь с грифом «секретно». С препроводительной запиской коменданта моя работа, похожая на академическую дипломную работу, была направлена секретной почтой в адрес начальника передвижения войск на Львовской железной дороге. Мою работу оценили должным образом, и я получил благодарность. Следует учесть, что правительственного решения о введении штатных ВПР в стране еще не было, и о них только шёл разговор в закрытой печати, в том числе в нашей академии. Через два года вышло правительственное постановление о создании штатных ВПР. Мой нештатный ВПР пригодился мне при работе над дипломным проектом в академии.

Много полезного я получил во время службы в Тернополе. За три года я объехал почти все станции отделения дороги, участвовал на погрузках эшелонов, в проверках в воинских частях воинских перевозочных документов, в обучении войск перевозкам, на интересных и очень полезных учениях с участием работников железной дороги. По своей инициативе я несколько раз совершал поездки в составе локомотивных бригад, изучая их работу. Было очень интересно наблюдать за действиями машиниста и его помощника. Так я ближе знакомился с работой различных служб в отделении дороги и на станциях, это очень помогало при выполнении воинских перевозок.

В те времена, когда я служил в Тернополе, в стране развернулся настоящий кукурузный бум, инициатором которого был Н.С. Хрущёв. Од-

нажды в моё дежурство в Тернополе на пассажирской станции остановился специальный правительственный поезд, в котором ехал «главный кукурузник» Хрущёв. Его встречали партийные и советские руководители области и города, а на привокзальной площади стояла большая толпа народа. Среди встречающих были передовики сельского хозяйства и, конечно же, была знаменитая «кукурузница» страны – дважды героиня Евгения Долинюк и знаменитый животновод по откорму свиней из Золочева герой труда Чиж. Долинюк преподнесла Хрущёву хлеб-соль, и потом они трижды расцеловались по русскому обычаю. Героиня выглядела как крепкая красивая украинка, раздавшаяся спереди и сзади, среднего роста, одетая в тёплый пиджак и в юбку, на ногах – хромовые сапоги, а на голове – большой цветастый платок. На лацкане – две звезды Героя Соцтруда. Поздоровавшись за руку с руководителями, которые его встречали, Хрущёв вместе с первым секретарём обкома партии Г.И. Шевчуком начал выходить с перрона в сторону портика с четырьмя колоннами и далее в широко открытую дверь вокзала. С двух сторон портика стояли встречающие работники партии и исполкома, женщины были с цветами. Я стоял под портиком в левом ряду, одет был в форму для строя: в шинели, красной фуражке, сапогах и в снаряжении с пистолетом Макарова и с двумя обоймами боевых патронов. Хрущёв прошёл совсем рядом, я даже разглядел седые волосинки на его лысине. В левой руке он держал шляпу, а правой рукой приветствовал встречающих. Я молодцевато отдал ему честь. Потом, когда все вышли на привокзальную площадь, где стояли ЗИМ и чёрные «Волги», я увидел целое столпотворение. Толпа ринулась к Хрущёву, конечно, с благими намерениями: пожать руку, передать лично в руки письмо, просто посмотреть вблизи на «голову державы». Милиция ринулась «пробивать коридор» для проезда машин, и с большим трудом ей удалось это сделать. Хрущёв поехал в обком партии, где провёл совещание по сельскому хозяйству. Вспоминая это событие и сравнивая те и нынешние времена, можно сделать вывод, что тогда жили тихо, мирно и безопасно, не за железными дверями, без повального пьянства, бандитизма, дикой коррупции, безмерной распущенности и другой грязи, что мы имеем в теперешней России. В апреле 1958 года у нас в семье появилась дочка Ира, а с нею - радости и заботы молодой семьи. Я продолжал служить и заочно учиться в академии. Мы, заочники, учились по выданной нам программе на каждый учебный год, по которой изучали теоретические вопросы, но выполняли и практические работы. Ежегодно весной мы ездили в академию на двухмесячные учебные сборы, где нам читали лекции, а потом сдавали экзамены по военным и специальным предметам. Опять мы, заочники и очники, были вместе и в свободное время рассказывали друг другу о своей службе и жизни. В конце января 1960 года нас вызвали уже на полгода для сдачи госэкзаменов, разработки и защиты дипломной работы. Два месяца было отведено для плановых занятий (лекции, консультации и практические занятия), месяц –

для сдачи госэкзаменов и три месяца – для разработки и защиты дипломной работы. Учёба шла в напряжённом темпе, но я успевал по всем предметам. Порой мы отвлекались от учёбы и организовывали мальчишник с закуской и выпивкой, игрой в дамский преферанс и другие развлечения. Особенно в этом преуспевали Лев Трифонов, Миша Мишин, Игорь Белочкин, Юра Кузьмин и автор этих строк. В середине июня, когда начало припекать солнце, мы умудрялись даже загорать и купаться в Неве у Петропавловской Крепости. Но «время делу, а потехе час». Этот «час» был очень необходим для отвлечения и отдыха, и мы использовали его на полную катушку. Госэкзамены я сдал на «хорошо» и «отлично», а дипломную работу защитил отлично, причём госкомиссией было принято решение мою работу как образцовую направить в ЦУП ВОСО для практического применения. Руководителем моего дипломного проекта был начальник кафедры ВОСО генерал-майор В.Д. Чугунов. После экзаменов я искренне благодарил Владимира Дмитриевича за большую помощь в разработке дипломного проекта на тему: «Организация перевозки общевойсковой армии из резерва Верховного Главного Командования на фронт (Юго-Западный ТВД)». А он меня поздравил с успешным завершением учёбы и пожелал творческих успехов в службе и впоследствии занять высокую должность и получить генеральское звание. В конечном счёте его пожелания я с честью выполнил.

Как водится, мы весело отметили окончание учёбы в академии в ресторане «Балтика» недалеко от нашего общежития. В этом ресторане по разным случаям мы неоднократно бывали, отсюда же порой мы шли на бальные танцы во дворец Кирова и, не зная бальных «па», смело приглашали дам к танцу, а ведь «смелость и города берёт». Так и закончилась наша пятилетняя эпопея – учёба «на перекладных», очно–заочного обучения в ВТА – ВАТТ. По-дружески распрощавшись, мы разъехались по своим комендатурам.

Дома и в комендатуре меня тепло встретили и сердечно поздравили с окончанием академии. По этому случаю в ресторане был накрыт стол на десять персон для приглашённых офицеров и их жён во главе с И.И. Сторожко, чтобы отметить важное событие в моей жизни. В мой адрес было высказано много тёплых слов и пожеланий. Вечер прошёл в весёлой и непринуждённой обстановке, с музыкой и танцами. На вечере я был в парадной форме, в звании старшего лейтенанта. А потом начались серые будни, без конца и края. Я стал задумываться о своём продвижении по службе, беседовал с комендантом, и он сказал мне, что в ПрикВО пока нет свободной капитанской должности и надо ждать. Тогда я написал письмо начальнику ЦУП ВОСО («ЗР») с просьбой о том, чтобы меня назначили на капитанскую должность, и я готов служить в любом месте СССР. Службу я продолжал и старался выполнять свои обязанности с большей инициативой и ответственностью.

Письмо сыграло свою роль. В начале лета 1961 года в комендатуру приехал старший офицер по боевой подготовке и кадрам ВОСО ПрикВО подполковник Е.Г. Набивач. Сначала он беседовал с комендантом, а потом вызвал меня на личную беседу в кабинет коменданта. Мы с ним остались вдвоём, комендант вышел. Набивач говорил со мной от имени начальника ВОСО округа и начал с замечания о том, что я поступил не по уставу, написав личное письмо прямо «ЗР». Потом расспросил меня о службе и семье, познакомился с дипломом и с оценками в зачётной ведомости. В заключении он сказал, что я взят на учёт и как только освободится вакантное место, то меня назначат на капитанскую должность. Мои ожидания продолжались.

В июле 1961 года начальником передвижения войск на Львовской ж. д. полковником Е.И. Платоновым мне была предложена равнозначная должность в ж.-д. комендатуре Львов с большим объёмом работы. Сначала по совету И.И. Сторожко я отказался. Он сказал, что твёрдо решил увольняться по возрасту и тогда может возникнуть передвижение в нашей комендатуре и освободится капитанская должность заместителя. Вскоре началась подготовка к большим стратегическим учениям под руководством министра Обороны СССР, и меня и других офицеров с разных комендатур вызвали в управление ВОСО округа в качестве вспомогательной силы. Заодно меня, видимо, хотели проверить в деле. Всей подготовкой к учениям руководил заместитель начальника ВОСО полковник Клёмин Владимир Иванович, крепкий телом и духом, а также очень энергичный в делах, в общем – красавец мужчина и настоящий командир, к тому же простой в обращении. Каждый из нас получил задачу по подготовке учебных материалов. Я вместе с майором В. Симанковым, комендантом ж.-д. станции Хмельницкая, а прежде – зам. коменданта нашей комендатуры, очень подготовленным, боевым и симпатичным восовцем, склеивали и поднимали чёрной тушью железные дороги, а красной – условные знаки наших учреждений. Таких карт разного масштаба требовалось много, и мы несколько дней работали «в поте лица». Мы и в гостинице проживали с ним в одном номере. Однажды нас отпустили пораньше, и Симанков предложил пойти в оперный театр, своей красотой похожий на Одесский, и я с удовольствием пошёл с ним. Я впервые был в этом театре и был очарован его внутренней красотой и уютом. Мы хорошо расположились и начали слушать музыку и исполнителей. Когда мы вышли из театра, он спросил меня, почему я был задумчив и встревожен. И я рассказал ему о своём отказе от предложенной должности и что я постоянно думаю о том, правильно ли я поступил. Он ответил, что надо подумать, а прежде - пойти в чайную и хорошо поужинать. Что мы и сделали. В гостинице состоялся разговор. Он обстоятельно, «по полочкам» разложил мою ситуацию и в заключение сказал, что надо соглашаться на предложенную должность. Во-первых, в комендатуре первого разряда я получу большую и разнообраз-

ную практику в работе; во-вторых, во Львове находятся три учреждения военных сообщений (ВОСО округа, ВОСО в управлении дороги и ж.-д. комендатура), где быстрее будет реализована моя карьера и, в-третьих, полковник Е.И. Платонов мою «судьбу» берёт под личный контроль. Я, конечно, внял таким убедительным доводам В. Симанкова, поблагодарил его и на другой день при встрече с Е.И. Платоновым в ВОСО округа я извинился и попросил назначить меня на предложенную должность. Он при мне позвонил своему кадровику и дал указание подготовить документы на моё представление. Так решился мой вопрос, и В. Симанков оказался абсолютно прав. Это было для меня большой наукой на будущее.

На учениях я получил большую практику в подготовке карт и других документов и внимательно наблюдал за действиями старших офицеров ВОСО при оформлении принятых решений на карте и графопланов по осуществлению оперативных перевозок во фронтовой наступательной операции. С поставленными задачами я справился, и руководство ВОСО, на мой взгляд, осталось довольно. К большому сожалению, в начале учений В.И. Клёмин попал в автомобильную аварию и получил ранения средней тяжести. Долго лежал в госпитале, но всё обошлось, и он продолжал энергично трудиться. С учений я вернулся в свою комендатуру и доложил коменданту, что я дал согласие на перевод во Львовскую комендатуру на предложенную ранее должность. Служба моя продолжалась, но я ждал скорого перевода во Львов.

Глава 6. УКРАИНА. ЛЬВОВ

В сентябре 1961 года я прибыл в военную комендатуру железнодорожного участка и станции Львов и представился коменданту подполковнику Василенко Олегу Митрофановичу. Принял он меня приветливо, внимательно выслушал моё прохождение службы и рассказал о работе комендатуры и о Львовском отделении железной дороги и его руководителях. Потом он меня представил своему заместителю – майору Озерову Константину Ивановичу.

Суточная работа была утомительной. Приходилось бегать с пятого этажа на второй к диспетчерам, быстро прыгая по ступенькам, через две-три ступеньки, особенно после дневной работы, когда в комендатуре никого не оставалось, хотя комендатуру я закрывал на два замка. Я предупреждал по телефону дежурного офицера управления начальника передвижения войск на Львовской ж.-д. о том, куда и на какое время я покидаю комендатуру. Сначала было очень тяжело дежурить, отвечать на массу звонков и самому звонить работникам ж. д., отправителям и получателям воинских грузов, обмениваться информацией с соседними комендатурами о движении воинских эшелонов и учётных транспортов, составлять сводки и дважды в сутки докладывать их дежурному офицеру вышестоящего органа. По сравнению со Львовом в Тернополе служба была значительно легче. Мне поначалу хорошо помогал старший помощник коменданта майор А.Ф. Бертов. Потом, когда я был уже в должности заместителя начальника ВОСО ПрикВО, он в звании подполковника служил у военных строителей в должности офицера по перевозкам строительных грузов и мы продолжали дружеские отношения. Он дотошно знал перевозочную работу комендатуры на всём ж.-д. участке, а также отделенческую работу и вовремя подсказывал, как поступить и что сделать, чтобы выполнить план погрузки. За два месяца я более-менее изучил ж.-д. участок и технологию работы Львовского крупного ж.-д. узла и других ж.-д. станций (Красне, Рава-русская, Мостиска, Самбор, Стрый, Ходоров, Подзамче и другие).

Важным моментом в работе комендатуры было выполнение суточных планов погрузки транспорта. Объём этой работы на комендантском участке был значительным, а порожних вагонов для обеспечения всех заявок военных отправителей грузов явно не хватало. Поэтому приходилось неоднократно обращаться к начальникам станций, дежурным по станциям, поездным диспетчерам и к НОДНу. Необходимо было находиться на вечерних планёрках, где планировалась поездная работа, погрузка и выгрузка вагонов на отделении на предстоящие сутки. Часто планёрки проводил НОДН Н. Годун. Я старался перед началом планёрки вручить НОДНу выписку из плана погрузки транспортов на предстоящие сутки и просил его в разговоре по селектору с линией озадачивать начальников станций по обеспечению вагонами нашего транспорта. Приходилось в этом проявлять

твёрдую настойчивость и доказывать железнодорожникам, что погрузка воинских эшелонов и транспорта должна обеспечиваться в первую очередь в соответствии с Уставом железных дорог. И я, как правило, различными путями добивался своего, суточные планы погрузки по количеству отгруженных вагонов выполнялись от 90 до 100 процентов. По этой работе среди помощников коменданта первое место попеременно занимали я и Ю. Будаев, что являлось важным показателем в служебной деятельности. Бывало так, что предшествующий дежурный помощник военного коменданта не мог обеспечить вагонами суточный план погрузки некоторых видов транспорта, и мне, заступающему на дежурство, приходилось находить возможности обеспечить погрузку этого транспорта, чтобы выполнить суточный план погрузки в моё дежурство во что бы то ни стало. И вторая моя задача состояла в том, чтобы добиться обеспечения вагонами транспорта на следующие сутки для моего сменщика. Ю. Будаев и я не подводили наших сменщиков, а они частенько подводили нас, и поэтому приходилось «удваивать энергию» во время дежурства, «чтобы успеть убить двух зайцев».

Иногда случались различные казусы во время дежурства. Однажды, во время дежурства, поступил сигнал, что офицер не даёт возможности выполнять обязанности дежурному по блокпосту. Дежурила там молодая женщина. Вызвал я из комендатуры гарнизона патрульный наряд с офицером на автомобиле. Машина подъехала к отделению дороги и я, оставив дежурство А.Ф. Бертову, вышел к машине. Ко мне присоединился Н. Годун (НОДН), любитель острых ощущений, и мы поехали на блокпост. Когда мы приехали на место происшествия, то в помещении обнаружили молодого подвыпившего лейтенанта и плачущую молодую красивую женщину в железнодорожной форме. Лейтенант отнял у неё красную фуражку и сигнальные флажки и пытался встречать поезда в военной форме и в красной фуражке. Стали выяснять обстоятельства, и оказалось, что офицер является любящим молодым супругом дежурной по блокпосту и пришёл «помочь» жене в работе. Ситуация оказалась вроде бы «безобидной», но лейтенант, как я узнал потом, был посажен на гауптвахту.

Годун, внешнотью похожий на Н. Сличенко, шутил и улыбался, этот эпизод ему явно понравился и он пытался даже отпустить нарушителя порядка, но строгий офицер из комендатуры пресёк эту попытку. Этот случай сблизил меня с начальником отдела движения и проще стало обращаться к нему по делу. Иногда он даже спрашивал, как мы провели операцию по задержанию «диверсанта». Я отвечал: «Благодаря вашему участию».

Кроме дежурств в управлении коменданта нам приходилось дежурить на ж.-д. вокзале станции Львов. Днём там постоянно, кроме выходных и праздничных дней, работал старший помощник коменданта по пассажирским перевозкам майор А. Медведев, а мы дежурили с 18.00 до 24.00 и соответственно в выходные и праздничные дни с 9.00 до 24.00. Работа

Медведева и наша заключалась в отправке команд военнослужащих и одиночно следующих военнослужащих и членов их семей пассажирскими поездами, а также поддержание воинской дисциплины и порядка среди военнослужащих, используя в полной мере патрульный наряд во главе с офицером и агитпункт. Майор Медведев перед уходом информировал сменяющего его офицера о нахождении на вокзале военного контингента, нуждающегося в отправке поездами и инструктировал о порядке работы дежурного офицера до конца суток.

Просторный кабинет военного коменданта на вокзале, в котором работали майор Медведев и мы, дежурные офицеры, находился на втором этаже, к которому вела мраморная широкая лестница с большой площадкой посредине. Рядом с кабинетом находились воинские кассы. В кабинете была еще одна дверь, которая вела в коридор и далее в большой зал, где работали диспетчеры по обеспечению пассажиров местами на все поезда. У них была информация о наличии мест, в том числе транзитных. Работу всех диспетчеров возглавляла начальница диспетчерского пункта, а работу смен – старшая по смене.

Нам разрешался вход в диспетчерскую, подача заявок на выделение мест на поезда, а потом мы выдавали форменные талоны с указанием номера поезда и номеров мест пассажирам – военнослужащим и членам их семей, которые они предъявляли в воинские кассы для получения проездных билетов. Поток пассажиров возрастал весной и летом. Скопление их на вокзале значительно увеличивалось. Для наших пассажиров был выделен воинский зал (зал ожидания), а для солдат и сержантов, кроме того, в кинозале показывали фильмы. Работу агитпункта и кинозала организовывал старший лейтенант В. Кожевников, очень толковый политработник и хороший товарищ. В воинском зале работал буфет, а лотошники разносили мороженое. Был на хорошем счету и вокзальный ресторан, днём он работал, как столовая общепита. Мы постоянно в нём обедали, а вечером иногда отмечали с друзьями памятные события. Но работа - прежде всего. Не имея брони на места для воинских пассажиров, её отменили при Н.С. Хрущёве, нам приходилось тесно взаимодействовать с начальником вокзала и с диспетчерами, создавая самые дружеские отношения с ними, приходилось даже угощать девчат–диспетчеров коробками конфет и шампанским за счёт своих средств.

Я всегда находил пути, чтобы отправить всех воинских пассажиров и особенно женщин с детьми. Очень трудно было с отправкой женщин с детьми транзитными поездами Москва – Чоп – Будапешт, которые ехали к месту службы мужей в Южную Группу Войск. Но и здесь я находил выход, встречал поезд и брал у начальника поезда записку с указанием наличия мест (она предназначалась для дежурного по вокзалу) и быстро бежал в воинскую кассу, где стояли и ждали офицерские жёны. Им также быстро оформляли проездные билеты, и они в сопровождении патрулей спешили к

поезду, у которого стоянка была всего15 минут. Я радовался от всей души, принимая благодарности от счастливых молодых мамаш. Практика, которую я получил при работе с пассажирами, сотрудниками вокзала, бригадами пассажирских поездов и ж.-д. милицией, очень помогала мне в дальнейшей службе, в том числе и на высоких должностях. Во многом я обязан также майору А. Медведеву, опытному и выдержанному офицеру–восовцу, хорошему организатору работы с воинскими пассажирами и администрацией вокзала, строгого воспитателя младших офицеров.

Смотрю сейчас на фотографию Львовского вокзала, вокзала – дворца по красоте и изяществу, и на память приходят все нюансы активной и напряжённой восовской службы в этом прекрасном светлом здании.

Важным моментом в работе помощника коменданта была проверка воинских караулов, охранявших транспорта с воинскими грузами и боевой техникой. Поезда с транспортами (в транспорте от одного и более вагонов с грузами и вагоном – теплушкой для караула) прибывали, как правило, на крупную сортировочную станцию Львовского узла Клепаров, где после переформирования отправлялись с другими поездами в нужном направлении. Этот транспорт был на учёте в органах военных сообщений, подлежали проверке в местах дислокации ж.-д. комендатур и обеспечению их при необходимости продпайком или деньгами. Караул состоял из четырёх или семи вооружённых автоматами с боевыми патронами (или карабинами) военнослужащих в зависимости от количества вагонов на транспорте. Караул возглавлял, как правило, сержант, иногда офицер. Караулы проверялись с утра и до вечера. За сутки проходило от двух до пяти-шести караулов.

Станция Клепаров – большая сортировочная станция с сортировочной горкой, с множеством путей разного назначения, там найти транспорт с караулом было непростым делом. Приходилось подниматься на какой-нибудь вагон и высматривать среди моря вагонов торчащую трубу из крытого вагона, значит это должна быть теплушка с караулом. Вот туда и надо пробираться средь вагонов с особой предосторожностью, чтоб не попасть под двигающийся вагон. Кроме того, поднимаясь на вагоны, надо помнить о контактных проводах электротяговой сети, чтобы не попасть в зону поражения. И если проверялось три-четыре караула, то надо было попотеть изрядно. Караул проверялся в соответствии с требованиями Устава гарнизонной и караульной службы и другими руководящими документами. Особое внимание я обращал на состояние воинской дисциплины и порядка в карауле, на знание караульными своих обязанностей, наличие и содержание оружия и боеприпасов, наличие продовольствия и состояние здоровья личного состава. Обращалось внимание на крепление техники на платформах и целости пломб на дверных запорах крытых вагонов. О проверке караула, инструктаже и замечаниях я делал запись в постовой ведомости. Недостатки устранялись на месте. С личным составом караула проводился инструктаж о мерах личной безопасности на электрифицированной линии

при нахождении на железнодорожных путях и о противопожарной безопасности. Инструктаж переходил в беседу о новостях в стране и за рубежом. О проверенных караулах и основных замечаниях и недостатках я докладывал по телефону дежурному офицеру нашей комендатуры. При обнаружении грубых нарушений или пьянства в карауле немедленно докладывалось по команде в штаб ПрикВО и производилась замена караула на новый от войск гарнизона, а нарушителей отправляли на гауптвахту. Такие случаи происходили нечасто, но иногда случались.

Воинские эшелоны проверялись также тщательно в соответствии с требованиями тех же руководящих документов. Полносоставные эшелоны часто проверяли комендант, его заместитель и старшие помощники, которые помогали проверять крепление техники на платформах, противопожарную безопасность в людских вагонах и в вагонах–кухнях. О положении дел в эшелоне, выявленных недостатках и их устранении, а также инструктаже о мерах безопасности, проверяющий делал запись в маршрутном листе. О всех проверках шёл доклад по команде в вышестоящие органы ВОСО. Лично мне пришлось часто участвовать в проверках эшелонов и транспортов, и я получил большой опыт в этом важном деле армейской службы.

Очень важным мероприятием в службе ВОСО считалась организация погрузки и выгрузки эшелонов. Эшелоны грузились и отправлялись для решения войсками различных задач: боевых, учебных и для ликвидации стихийных бедствий. Погрузкой руководили войсковые командиры (начальник эшелона), а офицеры военных сообщений контролировали ход погрузки, требуя строго выполнять меры безопасности, правила погрузки и крепления техники и установленные сроки на погрузку эшелона. Эшелоны грузились на различных станциях нашего комендантского участка, как правило, там, где дислоцировались войска. Недалеко от Львова находится учебный центр и полигон, куда из разных гарнизонов ПрикВО прибывали эшелоны с войсками под выгрузку на учения и стрельбы, а потом, после проведенных мероприятий, грузились и отправлялись к местам постоянной дислокации. Основными станциями погрузки являлись Садовая Вишня, Мостиска, Шкло, Рава Русская и Нестеров. Мне пришлось побывать на погрузке эшелонов на многих станциях и не раз. Однажды на станции Садовая Вишня грузился танковый батальон. Имея уже достаточный опыт организации погрузки эшелонов, я осуществлял контроль за погрузкой танков на платформы и в этот момент увидел, что из подъехавшего автомобиля вышли заместитель начальника ВОСО округа полковник В.И. Клёмин и начальник передвижения войск на Львовской железной дороге полковник Е.И. Платонов и идут в мою сторону. Я приободрился, поправил форму и строевым шагом направился навстречу прибывшим большим начальникам. Остановившись перед ними, я чётко доложил о погрузке эшелона и в это

время, надо же такому случиться, один танк одной гусеницей сполз на землю в междупутье, а платформа соскочила с рельсов.

Случилась авария на глазах всего честного народа. От железнодорожников на погрузке присутствовали начальник станции и мастер пути. Тут же собрали совет и решили, как действовать. Солдаты притащили полтора десятка шпал и десятка три строительных скоб (со склада станции) и сложили шпальную клетку, при помощи которой танк благополучно «сполз» с платформы и по междупутью был выведен за пределы путей, а потом – на погрузочную платформу. Во время этой операции механика-водителя заменил командир танковой роты. Платформу поставили на рельсы с помощью специального устройства - «лягушки», взятого с поездного локомотива. Я старался активно участвовать в ликвидации аварии и заслужил похвалу моих начальников. После этого они уехали, а я продолжал выполнять свои обязанности. Всякое случалось во время погрузки и выгрузки эшелонов, и я все отклонения от нормы наматывал себе на ус, чтобы в другой раз не допускать аварий с техникой и травм личного состава. Даже небольшие упущения могут привести к непоправимым последствиям. Например, если командир экипажа танка не застопорит башню танка стопором, то в пути следования башня от толчков и поворотов поезда может развернуться, и ствол орудия будет «сбивать» сигнальные столбы, чем нарушит безопасность движения поездов. Надо следить, чтобы погруженная техника не выходила за пределы установленных габаритов. Много и других «если», потому всё это надо знать и твёрдо выполнять установленные требования при погрузке, при выгрузке и во время движения эшелона.

За полтора года службы в военной комендатуре ж.-д. участка и станции Львов я получил огромный опыт работы в «столичной» ж.-д. комендатуре, который в значительной мере помог мне как способному, дисциплинированному и инициативному офицеру в дальнейшей службе.

В комендатуре поддерживалась физкультура на должном уровне. Дважды в неделю офицеры ходили в спортзал и два часа занимались на спортснарядах и играли в волейбол. Ещё в академии я ходил на занятия по классической борьбе и постоянно находился в спортивной форме, в Тернополе в основном играли в волейбол и продолжался он и во Львове, проводились даже соревнования. Многие восовцы были любителями шахмат, несколько раз в году проводились шахматные соревнования в честь праздников, особенно в честь Дня Советской армии. Уделялось достаточно внимания стрельбе из личного оружия (пистолет системы Макарова), проводились также соревнования. Я постоянно проявлял исключительное внимание ко всем видам занятий и старался показывать отличные результаты. Не скрываю, что в работе партийных организаций учреждений ВОСО, где я служил, принимал активное участие, а членом партии я стал ещё в комендатуре в Легнице. Передо мною партийный билет и

учётная карточка члена КПСС, их я храню и в душе остаюсь на позициях марксизма – ленинизма.

Моя служба в комендатуре закончилась благополучно. Случилось невероятное: внезапно освободилась штатная майорская должность офицера в службе ВОСО ПрикВО, и меня назначили на эту должность. Видно, учли мой положительный служебный «взлёт» и не забыли начальники о своих обещаниях, я был несказанно рад этому назначению. Службу ВОСО в это время возглавлял генерал-майор технических войск А.А. Синяговский Заместитель – В.И. Клёмин. Начальник отдела воинских железнодорожных перевозок – полковник Александров Алексей Михайлович, начальник технического отдела – полковник Нестеров Иван Антонович. Все они, участники Великой Отечественной войны, имели богатый служебный опыт, который передавали нам, молодым офицерам. Всего в службе ВОСО было 17 человек по штату, в том числе: один генерал, три полковника, шесть подполковников, два майора и четыре служащих. Я, старший лейтенант, и капитан Л.К. Руденко были в должности офицеров железнодорожных перевозок и выполняли обязанности офицеров – диспетчеров, несли по десять круглосуточных дежурств в месяц. Остальные десять дежурств выполняли старшие офицеры.

Круглосуточные дежурства – это утомительная служба и ко всему надо хорошо знать пути сообщения округа, воинские грузовые и пассажирские перевозки, дислокацию и служебную деятельность органов ВОСО, дислокацию войск и станции погрузки, управления и службы округа, командование и политуправление округа и многое другое. ПрикВО дислоцировался на территории десяти областей Украины с развитой сетью железных и автомобильных дорог. Железнодорожный транспорт административно объединён в две железные дороги: Львовскую (управление дороги – г. Львов), Юго– Западную (управление – г. Киев). На железных дорогах дислоцируется 16 комендатур, в том числе на Львовской – девять и на Юго–Западной – семь. Управление ВОСО на Львовской ж.д. подчиняется начальнику ВОСО ПрикВО, а управление ВОСО на Юго–Западной ж.д. – начальнику ВОСО КВО (Киевского военного округа). Подчинение комендатур на Юго–Западной ж.д. оказывалось двойным, но этот вопрос был отлажен и препятствий для выполнения перевозок не оказывал, хотя некоторые затруднения иногда возникали.

Когда в феврале 1963 года я был назначен на майорскую должность в службу ВОСО округа, то органы военных сообщений были уже переподчинены из ГШ МО в Управление тыла МО, которое возглавлял Маршал Советского Союза И.Х. Баграмян. Управление ВОСО округа было переименовано в службу ВОСО и подчинено тылу округа, который возглавлял генерал-лейтенант В.И. Мороз. Управление начальника передвижения войск на железной дороге (первоначальное название) было переименовано в управление ВОСО на железной дороге. Кроме того, в центре и военных

округах военным сообщениям подчинили дорожную и автотранспортную службы вместе с их войсками. Это значительно усложнило работу органов ВОСО, так как начальник ВОСО стал уделять много внимания новым для него службам. В апреле 1963 года мне было присвоено капитанское звание, и я прикрепил на погоны четвёртую звёздочку.

Два с половиной года было потеряно (переходил лишние годы), но, с другой стороны, я «перешагнул» управление ВОСО на железной дороге и оказался в вышестоящем органе сразу на майорской должности, где открывался простор для служебного творчества. Служба ВОСО в это время находилась в здании управления тыла на улице Советская, 32, на втором этаже. На этом же этаже располагались дорожная служба – начальник – полковник Завадский Николай Николаевич и автотранспортная служба – начальник – полковник Ткач Владимир Григорьевич. В ходе службы мы близко сошлись с офицерами и служащими новых для нас учреждений, дорожники и автомобилисты влились в нашу парторганизацию. С офицерами штаба тыла и тыловых служб мы также наладили близкие отношения. В обширном дворе здания тыла был небольшой скверик с садовыми деревьями и кустами, а также волейбольная и городошная площадки, на них трижды в неделю проводились физзарядка и игры. Я играл в нашей восовской команде. Играли всегда азартно «на вылет», побеждали попеременно мы и команда штаба тыла.

В апреле 1963 года ушёл в отставку генерал А.А. Синяговский, вместо него был назначен Е.И. Платонов, а В.И. Клёмина направили в долгосрочную командировку советником на Кубу. Наша служба несколько активизировала служебную деятельность, особенно что касается дорожной и автотранспортной службы. Дежурный по ВОСО должен был поддерживать связь с частями и учреждениями новых служб и дважды в сутки докладывать о состоянии дисциплины и порядка в них дежурному по тылу, в том числе и о своих комендатурах. Мало-помалу я втягивался в работу службы ВОСО округа. Освоился с дежурствами. Умело контролировал погрузку эшелонов и транспортов, предусмотренных суточными планами, и их движение к местам выгрузки, в свободное от дежурств время приходил в службу и изучал военно–транспортную литературу, а также знакомился с работой старшего офицера по планированию оперативных перевозок (эшелоны на учения, стрельбы, по призыву и на другие мероприятия). Этим офицером был опытный восовец подполковник Первушевский Александр Александрович. У него я должен был перенять опыт с тем, чтобы ему помогать и подменять при необходимости, а в последствии его заменить, когда он уволится из армии. Он благосклонно относился ко мне и подробно объяснял методику разработки плана перевозок и с какими при этом управлениями надо взаимодействовать (оперативное, организационно-мобилизационное, ракетно-артиллерийское, ПВО и другие). В эти управ-

ления я ходил с ним вместе и там знакомился с офицерами, ответственными за оперативные перевозки.

В ПрикВО дислоцировались две общевойсковые армии (13А – штаб в г. Ровно, 38А – штаб в г. Ивано-Франковск), одна танковая армия 8ТА – штаб в г. Житомир, воздушная армия – штаб в г. Львов, армейский корпус со штабом в городе Ужгород, ракетная армия центрального подчинения со штабом в городе Винница, а также соединения и части окружного подчинения. В управлениях тыла армий планированием воинских ж.-д. перевозок занимались начальники ВОСО армий. Общая система планирования перевозок была предусмотрена в руководящих документах и наша задача состояла в том, чтобы все планирующие органы точно в срок подавали заявки на все перевозки в соответствии с выделенным лимитом, исчисляемым в вагонах. Планирование было годовым, квартальным и месячным. Развёрнутым и детальным был месячный план, в котором указывались номера эшелонов, род и количество вагонов, станция погрузки, отправитель, дата погрузки и станция выгрузки. Учетные транспорта планировались, как и эшелоны, а неучётные транспорта планировались с указанием только станции погрузки, отправителя и количества вагонов. Кроме того, в округ прибывали эшелоны и транспорта централизованного планирования (по плану ЦУП ВОСО). Они были у нас на учёте и контроле. В округ поступало много цистерн с горючим. Служба ГСМ представляла нам заявки на разадресовку поездов с цистернами, в которых указывалось количество цистерн, марка горючего, станция назначения и получатель. Мы, дежурные офицеры, получив доклад из комендатуры ж.-д. станции Жмеринка, станции разадресовки цистерн с ГСМ, сообщали туда данные заявки, а дежурный помощник коменданта передавал письменную заявку в техническую контору станции и далее железнодорожники отправляли цистерны по нужным адресам. Перевозку снабженческих грузов (вооружение, боеприпасы, боевая техника, продовольствие, вещевое довольствие, строительные материалы и другие грузы) планировал старший офицер по снабженческим перевозкам подполковник Клецко Иван Степанович, бессменный секретарь нашей парторганизации, очень внимательный и душевный человек. Ему помогал капитан Л.К. Руденко.

В ходе перевозок встречались разные непредвиденные случаи и упущения. Часто вспоминаю один чрезвычайный случай, который произошёл в моё дежурство весной 1963 года, когда я, ещё «необстрелянный» старший лейтенант, начинал службу в ВОСО округа. Вступил я на дежурство утром в субботу. В те времена выходной был в воскресенье, а в субботу работали до 15.00. Проверил суточный план погрузки эшелонов и транспортов и ничего существенного в нём не обнаружил, срочного ничего не было. Обычно, если возникала срочность в перевозке эшелона или транспорта, офицер, сдающий дежурство, обращал внимание нового дежурного на эту срочность. Перед номером срочного эшелона или транс-

порта в суточном плане погрузки следовало ставить красный флажок и говорить, какие приняты меры по обеспечению погрузки эшелона вагонами, а также по его быстрому продвижению к месту назначения. Кроме того, старший офицер – планировщик также обращал внимание на такой эшелон и пояснял, от кого исходит приказание на срочную доставку техники или груза. Иногда даже начальник отдела перевозок или начальник ВОСО указывали на срочность перевозки и требовали докладывать им на квартиру о ходе погрузки и движения эшелона. Мне же никто ничего не сказал и не обратил моего внимания на срочную погрузку маленького эшелона и его быструю перевозку к месту назначения. А задание исходило от командующего войсками округа генерал-полковника А.Л. Гетмана. Какой был сделан промах старшими товарищами и как я невольно был подставлен! В этом эшелоне, состоящем из девяти платформ и одной теплушки, должны были перевезти плавающие бронетранспортёры понтонно-инженерного полка со станции Могилёв-Подольский до станции Старый Самбор для оказания помощи населению одного села, подвергшегося наводнению от разлившегося Днестра. Этого я не знал, к сожалению. После 15:00 я остался в службе один и занимался обычными делами, проверял ход погрузки этого эшелона и других транспортов. Дежурный офицер комендатуры станции Жмеринка доложил, что платформы погружены, а теплушки пока нет, её привезут со Жмеринки к 20:00 и эшелон будет отправлен сборным поездом до станции Окница Одесской ж.д. в 23:00. На погрузке, к сожалению, офицера-восовца не было, уж очень маленький эшелон (по положению мало-составные эшелоны грузятся под контролем начальника станции или его заместителя). Вдруг в 19 часов телефонный звонок. Снимаю трубку и называю себя, а мне в ответ: «Говорит Гетман. Где эшелон с плавающей техникой?». Я кратко доложил, что эшелон погружен и отправится в 23:00. «Когда он прибудет на место?» - спрашивает командующий. Я отвечаю: «Эшелон прибудет через полтора суток». Тут командующий «сорвался» и стал грозить мне всякими карами, а в заключение приказал, чтобы ему доложил начальник ВОСО.

Через какое-то время меня вызывает оперативный дежурный по округу и спрашивает про злополучный эшелон и о разговоре с командующим. Я ему доложил об эшелоне и о том, что командующий грозился «снять» у меня погоны. Он мне: «Не переживай, возьми себя в руки, ведь меня он пообещал посадить в тюрьму!» И мы обговорили наши действия. Оперативный дежурный сказал, что вызовет на станцию погрузки командира полка и чтобы тот совместно с начальником станции нашли порожний крытый вагон и подготовили его для личного состава эшелона и ускорили отправку эшелона. Я начал разыскивать начальника ВОСО и попутно доложил А.М. Александрову (на квартиру). Он дал советы, как действовать, а также обещал помочь в розыске Е.И. Платонова. Я продолжал предпринимать меры по привлечению внимания руководителей военных

сообщений на Юго-Западной железной дороге к возникшей проблеме. По моей просьбе комендант железнодорожного участка и станции Жмеринка полковник А.В. Веретенников прибыл в комендатуру и совместно с дежурным по отделению дороги начал принимать меры к отправке эшелона. Через дежурного офицера ВОСО на Ю.З. железной дороге была передана просьба его начальнику заняться этим эшелоном. Потом я взялся за прокладку графика движения эшелона, используя имеющиеся у нас в кабинете дежурного сброшюрованные копии графиков движения поездов на двух железных дорогах. И в это время прибыл на службу полковник Е.И. Платонов. После подробного доклада о положении дел с эшелоном, он начал действовать, привлекая необходимых должностных лиц ВОСО Юго-Западной, Одесской и Львовской железных дорог. Я помогал связываться с тем или иным начальником и выполнял другие поставленные задачи. Учитывая важность задачи, поставленной Командующим войсками ПрикВО и настойчивой просьбы полковника Е.И. Платонова, начальники железных дорог приняли решение везти этот маленький эшелон как исключение отдельными локомотивами по однопутной линии Могилёв-Подольский, Окница, Черновцы, Ивано-Франковск, Львов, Самбор и Старый Самбор на расстояние 650 километров. Эшелон убыл со станции погрузки в 22:00 и по составленному графику должен был прибыть на станцию выгрузки в 10:30 следующего дня. Это небывалая скорость по однопутной линии!

По указанию начальника ВОСО округа эшелон должны были сопровождать коменданты по своим участкам. Ночь прошла в напряжённой обстановке, и Е.И. Платонов ушёл домой только в пять часов утра. В 8:30 прибыл сменить меня майор В.А. Белов, старший офицер техотдела. Я передал ему по дежурству всю информацию и особенно по «грозному» эшелону. Вскоре зазвонил телефон и по выражению лица Владимира я понял, что на проводе командующий. Белов чётко, не торопясь, доложил командующему, где находится эшелон, когда он прибудет на место, что эшелон сопровождает заместитель военного коменданта станции Львов майор К.И. Озеров, который организует быструю выгрузку. Закончив доклад, Белов положил трубку, а мне говорит: «Поздравляю тебя с “крещением”!». А.Л. Гетман в заключение доклада сказал всего два слова: «Спасибо, контролируйте». Вот такая эпопея случилась со мной в начале службы в ВОСО ПрикВО. Такое даром не проходит и я стал более внимательно относиться к приёму дежурства, тщательно проверяя каждый эшелон и каждый транспорт и вообще надо всегда «нос держать по ветру». В практике военных сообщений подобных случаев хватало, особенно в военное время и, как правило, восовцы находили пути выхода из сложных ситуаций.

В дальнейшей службе я не раз сталкивался с резко меняющейся обстановкой и надо было, не теряя духа, преодолевать возникающие пробле-

мы и всегда я вспоминал «крещенский» случай, который частенько помогал выходить из воды сухим.

Во Львове мы дружили семьями с Петровыми и Руденко. В выходные и праздничные дни мы выезжали за город на природу вместе с детьми и весело проводили время, другой раз собирались на квартире у кого-нибудь из нас за обильным столом и вели приятные и задорные разговоры, пели песни и танцевали. Мы были верными друзьями, хотя порою и спорили, в чём преуспевал капитан Петров. Лёша вместе с Лёней Руденко заканчивал академию и вместе служили во Львове. В Тернополе Алексей прослужил полтора года и получил повышение в новой «капитанской» должности офицера технического отдела управления ВОСО на Львовской железной дороге. Я значительно позже появился во Львове, но успел по службе и по жизни приблизиться к своему другу Алексею. Надо сказать, что на службе Лёша был умным и строгим служакой, мог смело высказать своё мнение начальнику отдела подполковнику Дрешпаку, порой ввергая его в нервное состояние.

Л.К. Руденко имел другой склад характера: строгий, выдержанный, целенаправленный и с хитрецой. Своё мнение он отстаивал, но не с пеной у рта, держался всегда уверенно, оплошностей не допускал, поддерживал тёплое согласие и старался многое делать для семейного блага. Жена его Аня была, как и он, дородной и красивой украинкой, работала учительницей в старших классах, очень умная и выдержанная женщина. У них были двойняшки Галя и Валя, весёлые и милые создания. Интересно, что у нас была Ира, у Петровых Лена, а у Руденко Галя и Валя и почти все равного возраста. Когда мы собирались вместе, то нашим детям было не менее весело, чем нам.

Помню, однажды мы собрались в гостях на 1 мая у Руденко. Были В.И. Клёмин, его супруга Нина Константиновна, очень полная, обыкновенная женщина, не под стать своему красавцу-мужу, майор Н.И. Мигачов и его супруга Лия, семья Петровых и мы, Трифоновы. В.И. Клёмин – добрейший весельчак, вёл себя запросто, компанейски и всем было необыкновенно весело. С детьми он устраивал интересные игры, лаял, кукарекал и свистел соловьём-разбойником, превращался в конька-горбунка и в заключение устраивал кучу-малу, валя всех девчонок на себя. Детский смех и визг раздавался в течение 30 - 40 минут, а потом уставшие «игроки» расходились. Владимир Иванович мыл руки и садился за стол, а девчонки шли к своим куклам. За столом он вдохновенно пел хорошим басом различные песни и помогала ему в этом Аня, у неё был тоже прекрасный голос. Остальные поддерживали певцов, кто как мог. Осталась у меня фотография той встречи: вся компания с детьми вместе сидит на пригорке, на траве возле дома номер 1 на Скельной улице, все в непринуждённых позах и с улыбающимися лицами. Всё же прекрасное было то время, были мы молоды и счастливы, каждый по-своему. Это был 1963 год, солнечная майская

весна, и никто из нас даже в мыслях не мог подумать, что может случиться с нашей любимой родиной – СССР через сорок лет.

В 2004 году, будучи во Львове у своих дочек в гостях, я прошёл и проехал по всем памятным местам, был и на Скельной улице у дома номер один, сфотографировался у парадного подъезда, где жил когда-то с семьёй Леонид Руденко, посмотрел и на тот пригорок. Побывал я и на могиле моего лучшего друга полковника Петрова Алексея Гавриловича с его вдовой Галиной Петровной, возложили цветы и поклонились его праху. По возвращении в Петербург я созвонился с генералом Л.К. Руденко и рассказал ему о моём пребывании в городе нашей молодости и о том, что я увидел в городе вильной Украины и о его доме на Скельной улице.

Постепенно месяц за месяцем я осваивал свои обязанности, а вместе с этим появилось желание проявить инициативу по улучшению караульной службы в караулах, охраняющих транспорта в пути следования в пределах нашего военного округа. Перед глазами стояла картина моих личных проверок караулов во время службы в Тернополе и особенно во Львове, со многими нарушениями требований Устава, мер безопасности и недостатками в обеспечении их положенными видами довольствия. Свои соображения на этот счёт я доложил полковнику А.М. Александрову, и он поддержал моё начинание. Начальник ВОСО Е.И. Платонов дал добро на этот эксперимент. Мною было подготовлено распоряжение линейным органам ВОСО (комендатуры ж.-д. участков и станций) за подписью начальника ВОСО, в котором подробно излагался порядок проверки караулов воинских транспортов и графы записей итогов проверки в журнале формы 4. Отводился срок всех проверок по установленной форме в течение трёх месяцев, после чего эти журналы должны были представить в нашу службу секретной почтой. В комендатурах узнали, что эта затея принадлежит мне, и некоторые коменданты были недовольны мною, но я настойчиво проверял во время дежурства ход этой работы. Спустя три месяца отработанные документы поступили в службу ВОСО, и я анализировал и обобщал необходимые данные.

По итогам обобщённого материала был подготовлен доклад на имя командующего войсками округа и проект приказа войскам округа с указанием недостатков при подготовке караулов и нарушениях ими требований Устава в пути следования и меры по устранению недостатков и нарушений. В этой работе участвовал также начальник Службы Войск округа и его офицер. В приказе некоторые командиры частей были наказаны за плохую подготовку караулов. Этот приказ сыграл положительную роль в дальнейшем, а я был поощрён начальником.

В 1965 году я взвалил на себя новую инициативную «обузу» - внедрение в войсках округа беспроволочного способа крепления колёсной военной техники войсковых частей при отправке её в эшелонах на учения и стрельбы. Для этой цели я выбрал зенитно-артиллерийский полк, который

дислоцировался во Львове. С его командиром подполковником И.Н. Егошиным я познакомился и даже подружился. У него в полку вся техника была на колёсах и полк до четырёх раз в году выезжал на Ровенский полигон на стрельбы. Всякий раз при погрузке эшелона техника крепилась с помощью деревянных поперечных брусков и проволочных растяжек. Проволоку полк приобретал на деньги, выделенные на боевую подготовку, но иногда трудно было её найти, так что возникали проблемы с проволокой. Деревянные бруски и гвозди полк получал по норме со склада железной дороги. Деревянные бруски представляли обычные короткие поленья. Согласно Наставлению по перевозкам войск существовал и другой способ крепления колёсной техники стандартными деревянными упорными и боковыми брусками без проволочных растяжек. Я предложил И.Н. Егошину применять беспроволочный способ крепления многократного пользования. Он согласился сделать у себя в полку на пилораме для каждой машины необходимое количество брусков нужных размеров, но просил помочь ему древесиной и гвоздями. По договорённости с руководством станции Львов мой подшефный полк получил со склада станции десять кубометров берёзовых брёвен и необходимое количество гвоздей нужных размеров. После этого на пилораме началась распиловка древесины и изготовление крепёжных брусков. По разным причинам работа двигалась медленно, иногда срывалась совсем. Мне приходилось часто бывать в полку и настойчиво продвигать своё «детище». Через два месяца всё было готово и это было кстати, полк выезжал на стрельбы двумя эшелонами. На погрузку первого эшелона прибыли начальники ВОСО округа и железной дороги полковники Е.И. Платонов и И.А. Нестеров (он недавно получил эту должность), начальник отделения железной дороги Палагута, военный комендант подполковник О.М. Василенко и другие лица. Я хлопотал возле командира полка и начальника эшелона, они – молодцы, действовали уверенно и спокойно, строго по Уставу и Наставлению, отдавали приказания должностным лицам эшелона. Собственно, командовал начальник эшелона (НЭШ), а командир полка контролировал и подсказывал, как лучше сделать. Погрузка техники шла быстро, а её крепление чуть ли не быстрее. Дело в том, что по моему совету в упорных брусках было просверлено по пять отверстий для гвоздей, а в боковых брусках – по три отверстия. Гвозди же были заранее забиты наполовину в эти отверстия. Погрузка эшелона была завершена в два раза быстрее, чем при проволочном креплении. Все присутствующие были удовлетворены погрузкой эшелона, а я, пожалуй, больше всех. Командиру полка все начальники жали руку и поздравляли с успехом в важном деле, мне тоже пожимали руку и улыбались, в ответ я говорил «спасибо» и был рад, находясь на седьмом небе.

Второй эшелон был погружен без начальства и ещё быстрее, чем первый. Полк Егошина впредь использовал при перевозках только беспро-

волочный способ крепления колёсной техники. Этот опыт стал основой для издания директивы командующего войсками округа, в которой указаны преимущества беспроволочного способа крепления колёсной техники с точки зрения экономии материальных средств и быстроты погрузки эшелонов. В окружной газете «Знамя Победы» была опубликована моя статья с изложением этого опыта. Постепенно при активном участии органов ВОСО округа этот способ крепления стал широко использоваться в войсках. Я же в награду получил именные наручные часы от Командующего и, конечно же, они были обмыты достойным образом.

В 1967 году Е.И. Платонов вызвал меня в кабинет и сказал: «Название одной из двух должностей офицера по железнодорожным перевозкам директивой теперь изменено на офицера по железнодорожным и воздушным перевозкам, и я принял решение назначить тебя на эту должность, думаю, что ты справишься». Я попытался уговорить его не делать этого, но начальник был неумолим. Я не «сдрейфил» и пришлось мне влезать с головой в эти новые для меня авиационные дела. В ЦУП ВОСО был создан новый отдел воздушных сообщений во главе с полковником В.Ф. Лукъянчуком. В крупных аэропортах возникли комендатуры военных воздушных сообщений, укомплектованные в основном офицерами железнодорожных комендатур. Кроме того, на военные сообщения в центре и в округах возложили ответственность за хранение, учёт и использование на войсковых учениях грузовой парашютно-десантной тары. Мне надо было изучить работу Львовского отдельного авиаотряда и Львовского аэропорта, а также возможности самолётов по перевозке команд призывников.

Мы уже начали планировать перевозку по призыву двумя видами транспорта: железнодорожным и воздушным. Кроме того, я начал изучать военно-транспортную авиацию и её возможности по перевозке войск и воинских грузов посадочным способом и способом десантирования. Секретную, служебную и простую литературу по военной и гражданской авиации я раздобыл путём запросов в Военно-воздушную академию в Монино, а также в штаб 57 ВА и в ЦУП ВОСО. Кое-какую литературу мне дали в Львовском аэропорту. На окружном вещевом складе в Житомире освободили одно большое кирпичное здание и начали его переоборудовать под отапливаемое хранилище для хранения парашютно-десантной тары. Одновременно было создано обособленное отделение по хранению парашютно-десантной тары во главе с капитаном Л. Панасюком, офицером из воздушно-десантных воск, который горячо взялся за укомплектование отделения опытными работницами, в будущем укладчицами грузовых парашютов. Я выезжал несколько раз в Житомир и на месте разбирался с переоборудованием хранилища, изготовлением стеллажей и укомплектованием отделения укладчицами парашютов. Они должны будут обеспечивать надлежащее хранение и сбережение парашютов и научиться их укладывать и затаривать военные грузы в специальную десантную тару.

Работа была ответственная, и я самым серьёзным образом втянулся в неё. О ходе работ я докладывал начальнику тыла округа генерал-лейтенанту В.И. Морозу и начальнику штаба тыла полковнику Е.Е. Подкопаеву. К зиме хранилище было готово, и на склад начала поступать от предприятия-изготовителя парашютно-десантная тара. К этому времени и я поднаторел в использовании авиации и парашютной тары для войск.

В 1967 году мне было присвоено воинское звание майор и я уже владел навыками планирования воинских оперативных железнодорожных и воздушных перевозок. По нашей просьбе в городском агентстве гражданской авиации (ГА) была открыта касса предварительной продажи авиабилетов для военнослужащих. К нам в службу начали поступать заявки на бронирование мест на самолёты для руководящего состава округа. Мне приходилось по указанию начальника ВОСО частенько бывать в агентстве аэрофлота и давать письменные заявки на отправку военнослужащих и членов их семей. Руководство авиаотряда, аэропорта и агентства меня уже хорошо знали и оказывали помощь в выполнении перевозок.

Пришло время использовать на дивизионных учениях вертолёты МИ-4 воздушной армии и военно-транспортные самолёты АН-12 Центра для перевозки материальных средств войскам посадочным или парашютным способами. На это нас нацеливал полковник В.Ф. Лукьянчук на учебных сборах с комендантами аэропортов и с офицерами, как я, из военных округов. В аэропорту Домодедово нам показали самолёты ИЛ-18 и ТУ-104, переоборудованные в транспортно-санитарные варианты для перевозки военных грузов или раненых. На этом мероприятии присутствовал начальник тыла ВС СССР генерал армии С.С. Маряхин. Побывал я на учебных сборах и в Киеве, организованных в службе ВОСО КВО. Три дня мы изучали работу аэропорта Борисполь, делали расчёты на перевозку материальных средств и условно раненых посадочным и парашютным способами и решали другие задачи. По моей инициативе на каждом дивизионном учении стали в интересах тыла войск использовать военно-транспортную авиацию и вертолёты. Научились укладывать парашюты и затаривать материальные средства в десантную тару. Я тоже учился этому делу и мог уложить парашют. На складе хранились грузовая парашютно-десантная тара двух систем. Для сухогрузов – парашютно-грузовая система - пятьсот (сокращённо система обозначается знаками ПГС, на пятьсот килограммов сухогруза), для жидких грузов – парашютная система для бочек (ПДСБ) (обыкновенных металлических бочек с отверстием в торце). Не всегда удачно получалось с десантированием грузов парашютным способом. Однажды в районе Новоград-Волынский из двух самолётов АН-12 было сброшено 16 систем с грузом по 500 килограммов каждая и 38 систем с бочками с горючим. Был сильный ветер и низкая облачность, по требованию инструкции не следовало производить выброску. О чём я доложил начальнику тыла генералу В.И. Морозу. Он сказал, что к этому меропри-

тию готовились заранее, вложили столько сил и средств, поэтому надо учиться этому делу, и приказал выбрасывать. Я передал приказание руководителю полётов, и он по радио это приказание передал командирам экипажей самолётов. Мы все с большим интересом и тревогой ждали момента выброски парашютных систем, и вот из-за сплошных чёрных туч послышался гул самолётов и тут же «посыпались гостинцы» - парашюты. Все парашюты раскрылись, кроме одного с бочкой. Эта бочка с вытяжным парашютом грохнулась о землю и разорвалась, как бомба. Половину систем унесло за пределы площадки, а часть из них упало в расположение танкового полка в районе его переправы через реку Случь. Танкисты, наверное, подумали, что это манна небесная и начали резать стропы и разбирать грузы, в основном продовольствие, и всё прятать в танки. Концом этой эпопеи был приказ командующего, и виновные в краже и порче военного имущества были наказаны, а утраты были списаны. Я же получил памятный урок и большой опыт десантирования материальных средств парашютным способом.

Управление нашего военного округа не менее чем два раза в год проводило командно-штабные учения с привлечением войск или без них. Кроме того, проводил стратегические учения министр обороны с привлечением западных округов и групп войск, и наш округ принимал участие вместе с ними. Округ преобразовывался в Юго-Западный фронт и совершал перегруппировку комбинированным способом (своим ходом и по железной дороге) в район западных границ Чехословакии, где развёртывался для совершения наступательной операции и в её итоге должен был выйти к берегам Ла Манша и Бискайского Залива. В ходе военных действий с двух сторон наносились интенсивные ядерные удары по войскам, коммуникациям и промышленным объектам. Так что в результате ударов возникали зоны сплошного разрушения, но, не смотря на это, наши войска побеждали условного противника. Зоны следов ядерного заражения покрывали буквально всю топографическую карту, и мы, восовцы, вместе со штабом тыла и штабом Железнодорожных войск отрабатывали вопросы восстановления железных дорог и проведения других мероприятий для обеспечения перевозки войск с тяжёлой техникой и тыловых баз с запасами материальных средств. Учения проводились в высоком темпе, почти без сна и отдыха. И настолько запечатлелось всё это в глазах и в мозгу на многих учениях, что даже спустя двадцать лет после увольнения из армии эти кошмары снятся до сих пор.

Одним из крупных учений осенью 1967 года было учение под названием «Днепр», которое проводил министр обороны маршал А.А. Гречко. В нём участвовали Прикарпатский, Белорусский, Киевский и другие округа, а также Воздушно-десантные войска, Военно-воздушные силы, ПВО и другие рода войск. Тыловой пункт управления, где размещалась и наша служба ВОСО, находился в лесу на территории Житомирской области.

Мне было поручено заниматься планированием эвакуации условно раненых различными видами транспорта, находящимися в распоряжении начальника тыла фронта. Все данные о наличии «раненых» в медсанбатах и полевых госпиталях по дням поступления их с передовых позиций я получал в медслужбе округа в виде подробной заявки. На основе этой заявки я разрабатывал график перевозки раненых санитарными ж.-д. летучками, временными санитарными поездами, пассажирскими военными санитарными поездами, обратными рейсами фронтовых автобатов. Тяжело раненые перевозились фронтовыми и приданными фронту эскадрильями вертолётов и самолётов военно-транспортной и гражданской авиации. Над графиком я работал почти сутки и все данные выложил на ватман разными цветами. Мой план-график проверили и подписали начальник ВОСО, начальник медслужбы и начальник штаба тыла фронта, утвердил его заместитель командующего войсками фронта по тылу - начальник тыла фронта генерал-лейтенант В.И. Мороз. К этому плану-графику я подготовил журнал, в который заносились данные перевозок за сутки различными видами транспорта. Мой план-график был отмечен на разборе учений в числе лучших отработанных документов в службе ВОСО, и это говорил посредник при нашей службе, начальник ВОСО Одесского военного округа генерал-майор К.А. Синицин. Учение было напряжённым, и мне приходилось заниматься и другими вопросами, а также дежурить по службе и в штабе тыла. На этом учении я уже был майором и старался на высоком уровне проявить свои знания, инициативу и умение, чтобы хорошо отработать документы и выполнить другие задачи. Возвращался я с учения в приподнятом настроении.

Важным событием в жизни нашей службы было присвоение воинского звания генерал-майора технических войск Е.И. Платонову. В управлении тыла генерал-майора медицинской службы получил начмед округа Ефимов, а начальнику службы горючего почему-то не присвоили генерала. Торжества по этому случаю были устроены в актовом зале тылового здания на третьем этаже, куда пришло руководство тыла во главе с В.И. Морозом и все офицеры и служащие нашей и медицинской службы. Тосты перемежались питием и богатой закуской и так продолжалось часа три. Была и музыка, были и песни. Главный горючник сильно поддал и даже плакал, не получил генерала! Его беднягу, успокаивали как могли, а потом отвезли на машине домой. Похожее на горючника было и у меня, когда я ждал генеральское звание. Судьба, как говорят, бывает иногда злодейкой: кому повезет, а кому и нет. Расстраиваться и опускать руки никак нельзя, наоборот эту злодейку надо брать, как быка за рога и успех придёт обязательно. Начальнику штаба тыла ПрикВО полковнику Е.Е. Подкопаеву тринадцать раз посылали представление в МО СССР на присвоение воинского звания генерал-майора и всякий раз по разным причинам присвоение откладывали в долгий ящик. Только случай помог. Однажды на

больших учениях он лично докладывал обстановку по тылу Маршалу Д.Ф. Устинову. Маршал был обескуражен, когда узнал сколько раз подавали представление, и тут же распорядился ускорить это дело. Через два месяца Подкопаев стал генералом. Так что, «мы надеждою живём, она всегда нам помогала, живы будем – не умрём, солдатам плакать не пристало!».

В службе, да и в управлении тыла в свободное от службы время (обед, после работы) многие офицеры играли в шахматы. У нас прилично играли А. Александров, В. Белов, В. Ткач, Н. Завадский, Н. Соснин, в тылу – Е. Подкопаев и другие. Остальные были болельщиками и подсказчиками. В двух-трёх кабинетах шли шахматные поединки-схватки. Временами было тихо, порой возникали шумные восклицания и огорчения, нагнетался азарт. Сильными игроками и противниками были Е. Подкопаев и В. Ткач. Я часто наблюдал за их игрой и восхищался их завидной выдержкой и красивыми ходами, как сейчас вижу их глубоко задумавшиеся лица над шахматной доской. Тот и другой были умными и твёрдыми руководителями, они очень импонировали мне, и я старался перенять их умение руководить людьми спокойно и уверенно, без крика и ругани. Я тоже любил играть в шахматы, чаще с В. Беловым и А. Александровым. Иногда выигрывал, иногда проигрывал. Любил решать шахматные задачи и этюды. В «Красной Звезде» проводились шахматные конкурсы по решению шахматных двух и трёх ходовок. Один раз я дошёл до конца и мне прислали справку из редакции на получение в шахматном клубе удостоверения шахматиста второго разряда. К сожалению, удостоверение я не стал получать и дальше второго разряда не пошёл, но шахматы люблю до сих пор.

Начало 1968 года не предвещало резких изменений в международных отношениях и в дружественных нам странах Восточной Европы. Прошло более десяти лет после Венгерских событий и казалось, что прочность социалистического лагеря нерушима. Но США и их «подручные» на Западе Европы не дремали, кстати, они никогда не дремлют, не то, что идеологи и политики СССР и теперешней России. Наши всегда пропускали и пропускают первый удар противника. И главное то, что на ошибках не учились и не учатся теперь. Следовало после венгерских событий у нас, в СССР, вносить изменения в экономический строй, как это было сделано в КНР. Но старческое засилье в Политбюро ЦК КПСС и в Правительстве стопорило развитие страны по всем направлениям. Много материальных затрат шло на пресловутую мировую революцию, в страны Африки, Южной Америки, Ближнего Востока и Азии. А наши люди жили бедно в сравнении с США и Западом. Недалеко от нас в смысле житейских благ, ушли и граждане Восточной Европы, кроме того, они ближе находились к странам Западной Европы и лучше нас видели, как хорошо живут там люди. Поэтому возникало недовольство среди граждан Восточной Европы своим положением, и в Чехословакии они пошли за оппозицией во главе с Дубчеком, социалистом правого толка, и добились некоторого изменения в

политической системе. США и Запад ратовали за эти изменения и помогали утвердить новую демократию. Эти события они назвали бархатной революцией и стремились её укрепить военной, финансовой и дипломатической помощью и своим присутствием, а главное – распространить её успех на все страны Восточной Демократии, возможно и на Советский Союз. Сначала развитие этого процесса шло завуалированно и медленно, а к лету 1968 года стало набирать обороты и пошло бурным темпом. Нашему руководству стало ясно, к чему всё это ведёт. Попытки вернуть положение в прежнее русло не дало результатов. Тогда остался один способ – военный, и руководители Варшавского Договора приняли решение ввести коалиционные войска в Чехословакию и установить там прежний порядок, что и было сделано в августе 1968 года. Наш ПрикВО, как и другие округа и группы войск, а также войска ГДР, ПНР, ВНР и БНР приступили к оккупации Чехословакии. От управления нашего округа была создана оперативная группа (ОГ) во главе с командующим генерал-полковником В.З. Бисяриным, куда вошли генералы и офицеры всех родов войск и служб. Тыловую группу возглавил генерал В.И. Мороз. От ВОСО были Е.И. Платонов, Н.Н. Завадский, В.Г. Ткач, Н.И. Соснин и я.

Оперативная группа ПрикВО перебазировалась в город Ужгород и разместилась в здании управления армейского корпуса. Нашей задачей по железнодорожным перевозкам была организация учёта прибывающих под выгрузку соединений и частей в район Ужгорода, Мукачево и Чопа из ПрикВО, БВО, ОдВО и других округов. Сводки о выгрузке и движении эшелонов дважды в сутки докладывали начальнику штаба ПрикВО генерал-лейтенанту В.З. Якушину. Войска с Востока входили в Чехословакию на участке Перечин, Ужгород, Чоп и следовали по территории Словакии, занимая крупные города, аэродромы, ж.-д узлы, большие мосты и другие важные объекты. Нашей исходной базой органов ВОСО в Закарпатье были три комендатуры: военная комендатура железнодорожного участка и станции Ужгород при Ужгородском отделении Львовской железной дороги и подчинённые ей комендатуры перегрузочных станций Мукачево и Чоп. Учитывая, что машинисты железных дорог Чехословакии бастовали, то работа железных дорог была парализована. Поэтому входившим войскам подачу материальных средств осуществляли автобатами, в частности В.Г. Ткач управлял своим окружным и армейскими автобатами. Генерал Е.И. Платонов чаще находился в Ужгородской железнодорожной комендатуре, где комендантом был подполковник Рудь Михаил Автономович. В его кабинете Е.И. Платонов встречал, беседовал и инструктировал вновь назначенных комендантов и их офицеров, которые убывали в Чехословакию на указанные им железнодорожные станции для руководства воинскими перевозками. Все были одеты в полевую форму с вещмешками и пистолетами с боевыми патронами, да ещё с противогазами. Я так же был в полевой форме и с пистолетом на боку. А жара стояла несусветная, пот лил

градом, жажда мучила постоянно. Мне приходилось два-три раза в день ходить пешком по вызову Платонова из штаба корпуса в комендатуру на расстояние двух километров по грунтовой дороге через лог с колдобинами. Предстояло в районе чешской перегрузочной станции Чиерна, следующей за станцией Чоп, развернуть полевую заправочную станцию для заправки в первую очередь движущихся колонн танков, другой бронетанковой техники, да и колёсной техники. Привезённые по европейской колее со станции Мукачево в Чиерну десять цистерн с горючим чехи заблокировали. Е.И. Платонов на служебной белой «Волге» с солдатом-водителем выехал в Чиерну в чешскую железно-дорожную комендатуру к коменданту полковнику Павлу Бразда. К тому времени в этой комендатуре находился в качестве представителя советских органов ВОСО подполковник Ю.П. Виноградов, который обязан был сдвинуть с мёртвой точки застывшую работу железнодорожников. К сожалению, и Бразда ничего не мог сделать, хоть к нам и относился с почтением. Приезд Е.И. Платонова тоже закончился ничем, напротив его чуть не побили местные жители, а машину разукрасили непристойными словами, еле-еле автомобиль выбрался из толпы и уехал в Чоп. Только на третий день, когда в Чиерну вошёл путевой железнодорожный батальон 1 гв. ж.-д. бригады, смогли привести в действие маневровый тепловоз, которым и поставили цистерны в нужное место. 1-я гв. ждбр, штаб которой дислоцировался во Львове, получила приказ и с войсками также входила на территорию Чехословакии. На другой день после её ввода командир бригады с группой офицеров своего штаба вылетел на вертолёте МИ-4 по маршруту движения бригады. По указанию Е.И. Платонова я летел с этой группой уяснять обстановку на железных дорогах. Командир бригады имел задание наладить взаимодействие с руководством железных дорог и осуществить техническое прикрытие важных железнодорожных объектов. Мы с вертолёта обнаружили батальонные колонны на дороге, которые двигались с заданной скоростью.

Первую посадку мы совершили на военном аэродроме Кошице. Это большой областной центр, крупный узел железных и автомобильных дорог. Пробыв некоторое время на аэродроме, мы на БТРе выехали в город в управление Кошицкой железной дороги. По пути старший БТРа приказал не вставать с сидений и не смотреть по сторонам, не то снайпер сразит наповал. Мы вдавились в сидения, ехали молча и глядели друг на друга. Наконец подъехали к красивому четырёхэтажному зданию, вошли и поднялись на второй этаж, где располагалось руководство. Приняли нас без почестей, как это было прежде, но разговор состоялся по делу. Нам было сказано, что пока политическая стачка не закончится, пока в центре не будет принято решение, железная дорога работать не будет. В одном из кабинетов находился наш представитель от ВОСО ПрикВО майор В. Жиленко, вооружённый пистолетом и при нём была радиостанция. Бытовые условия у него были «аховские». Я с ним переговорил и узнал, чем

он занимался в эти беспокойные дни и как к нему относились чехи. Он сказал, что было по-всякому, чехи угрожали, а словаки защищали и даже приносили домашнюю еду. Забегая вперёд, скажу, что, когда заработали железные дороги, то В. Жиленко был назначен начальником представительства ВОСО при Кошицкой дирекции железных дорог временно, а потом был назначен начальником ВОСО 8ТА в Житомире.

Была у меня и вторая поездка в Чехословакию, буквально через два дня. Собралась на аэродроме Ужгород группа офицеров от различных родов войск и служб округа, чтобы лететь на военный аэродром Зволен, где располагались наши войска, по вопросам их обеспечения необходимыми видами довольствия. Я летел по заданию начальника ВОСО проверить ранее направленную туда с войсками нашу военную железнодорожную комендатуру, и с которой потеряна связь. Летели мы на самолёте ЛИ-2, это предшественник ИЛ-14, во время войны был основным транспортным средством, кроме ПО-2. Перед посадкой нас построили, и член Военного совета округа генерал Г.В. Средин каждого офицера спросил, с какой целью он летит. В зависимости от важности задания он решал, кому лететь, а кому остаться. Меня он включил в полётный список, посчитав моё дело важным. Летели мы около двух часов. Моё состояние в полёте было не очень приятным, сильно сдавливало в ушах до неприятного писка. На аэродроме в просторной палатке я разыскал коменданта и с ним трёх офицеров. Комендант доложил, что на БТРе со старшим здесь командиром и с охраной ездили в город и на ж.-д. станцию Зволен, но безрезультатно, железная дорога не работает, поэтому разместиться там возможности нет. Я передал приказание начальника ВОСО ежесуточно докладывать по войсковой связи о положении дел на железной дороге и заниматься изучением уставов и Наставления по перевозкам войск. Котловым питанием и размещением в палатке офицеры были обеспечены. Время у нас было, и я подробно рассказал им о положении дел на железных дорогах, как восовцы пытаются наладить связи с руководством железных дорог. Побеседовали мы откровенно о военных и житейских делах, настроил я их на боевой лад и вечером, попрощавшись, вылетел в Ужгород. На другой день я доложил Е.И. Платонову о своей командировке, он принял к сведению мой доклад и поставил новые задачи. Наше пребывание в Ужгороде вскоре закончилось. Руководители СССР и Чехословакии подписали новый договор о дружбе, была создана Центральная Группа Советских Войск на территории Чехословакии со штабом в городе Миловице. В составе ЦГВ были созданы и органы военных сообщений, с которыми мы поддерживали дружеские связи. А для меня участие в работе оперативной группы округа было большой военной практикой.

Осенью 1968 года управление ПрикВО и наше управление тыла округа переехали в другой городок, недалеко от станции Подзамче, на восточной окраине Львова. В дополнение к имевшимся старым трёхэтажным

зданиям было построено новое пятиэтажное здание для штаба и боевых управлений округа, а управление тыла со всеми службами разместили в двух-, трёхэтажных зданиях, которые сообщались крытым переходом-галереей по второму этажу. В городке было здание с большим спортивным залом. Три раза в неделю по одному часу отводилось на физкультуру, и занятия проводились под руководством преподавателя. Недалеко располагался спорткомплекс спортклуба «СКА», где имелся открытый плавательный бассейн. Раз в неделю мы ходили на плавание и даже сдавали зачёты. Первый заместитель командующего генерал Г.И. Обатуров и начальник штаба округа генерал В.З. Якушин часто бывали на занятиях и активно выполняли все упражнения и заодно контролировали физподготовку офицеров. От моего дома до нового расположения штаба округа расстояние почти удвоилось, и в хорошую погоду я ходил пешком, обратно возвращался на автобусе. Физические занятия и хождение пешком снимали усталость от напряжённой служебной деятельности и закаляли организм.

В 1969 году Е.И. Платонов назначил меня старшим офицером по железнодорожным и воздушным перевозкам. Мне очень хотелось избавиться от воздушных перевозок, но начальник ВОСО был неумолим, никакие доводы на него не действовали. Мне хотелось, чтобы воздушными перевозками занимался капитан В. Семёнов, который приехал из Ивано-франковской комендатуры на мою должность. Надо сказать, что Е.И. Платонов не разбрасывался кадрами, не отпускал офицеров, даже если у них была возможность пойти на вышестоящую должность в другую структуру ВОСО. Однажды с просьбой к Е.И. Платонову обратился начальник технического отдела ЦУП ВОСО дать согласие на мой перевод в Москву, на освободившуюся у него в отделе должность старшего офицера. Е.И. Платонов ему любезно отказал, а мне строго сказал, что придёт время и он сам определит мою военную судьбу.

Осенью этого года я сопровождал Е.И. Платонова в Москву на скором поезде, в вагоне СВ в двухместном купе. Я был вооружён и охранял чемоданчик с оперативными документами, которые он вез в Генштаб и ЦУП ВОСО для уточнения и утверждения. Я, конечно, был рад, что мне оказана такая честь и предоставлена возможность побывать в «святая святых» Министерства Обороны и посмотреть на «чудеса, которые там творят». Да, я побывал там и увидел длинные коридоры и много генералов и полковников. Интересно то, что там реже встретишь подполковника и майора, а капитана не видел ни одного. Второе управление ЦУП ВОСО находится в здании Генштаба, в Главном Оперативном Управлении (ГОУ ГШ), и там разрабатываются все планы возможной войны в разных вариантах. А все виды, рода войск, главные и центральные управления МО, а также военные округа должны разрабатывать свои частные планы, соответствующие и обеспечивающие основные планы возможной войны.

Я с Е.И. Платоновым вошёл в здание ГШ с выписанным пропуском и с душевным волнением. Поднялись на лифте на третий этаж, и пошли по длинному коридору во второе управление ЦУП ВОСО. Вот и наше восовское управление. Мой генерал завёл меня в обширный кабинет, где работали два офицера-восовца, поздоровался с ними и представил меня, потом попросил устроить меня за свободный стол и ушёл с чемоданчиком к начальнику управления. Накоротке мы познакомились и они любезно предложили мне газеты и журналы. Я уютно устроился, пролистал газеты и журналы, а через час вернулся Платонов. Он поставил мне задачу подготовить данные по железнодорожным направлениям и свести их в таблицу установленной формы. Я принялся за дело и до обеда закончил работу. На обед меня пригласили офицеры. В столовой было несколько светлых обеденных залов, официантки блистали в своих белоснежных фартучках и кокошниках, были обходительны и предупредительны, быстро обслуживали и вели расчёт. Отбивную с косточкой я ел с большим аппетитом и в целом обед и обслуживание мне очень понравились. После обеда Е.И. Платонов забрал у меня отработанные мною материалы и предложил пойти в военторг и закупить необходимые продукты на дорогу и готовиться к отъезду во Львов вечерним поездом. Я попрощался с офицерами, поблагодарил их за приём и пошёл по матушке-Москве. В назначенный срок мы сели в СВ и в такое же двухместное купе. Чемоданчик был с нами, и я был ответственным за его сохранность. Мы устроили славный ужин с бутылкой «Столичной». Я старался умерить свой пыл, уменьшал дозу алкоголя, ссылаясь на мои особые обязанности в пути следования. Евгений Ильич не возражал и на радостях об успешно выполненной работе пил рюмку за рюмкой, аппетитно закусывал и рассказывал об интересных событиях его службы на Дальнем Востоке, особенно во время войны с Японией. Я внимательно слушал, задавал вопросы и восторгался рассказом. Он был прекрасным рассказчиком, с поставленным голосом и, конечно же, со множеством ярких эпитетов в разговорной речи. До Чехова было далеко, но до Куприна уже поближе. Он много читал и хорошо знал русских и зарубежных классиков. Мог на любом уровне уверенно вести разговор на любые темы, а свой восовский предмет знал на зубок. Утром мы были во Львове. Чемоданчик генерал сдал в секретное отделение «тёмной комнаты» в оперативном управлении штаба округа, а меня он отпустил домой, хорошо отдохнуть от поездки.

Прикарпатский окру, как крупный и приграничный округ постоянно привлекал внимание руководства Министерства обороны по вопросам проведения различных учебных мероприятий на его базе, кроме того сам округ имел на каждое полугодие свои планы оперативной и боевой подготовки. А нам, восовцам, как всегда, предстояло планировать и выполнять значительные воинские перевозки. Ко всему этому необходимо было обучать войска по правилам военного времени, в строгом соответствии с тре-

бованиями Наставления по перевозкам войск. Однажды на дивизионном учении с 128 МСД, которая дислоцировалась в районе г. Мукачево, я предложил с одним из эшелонов этой дивизии провести дополнительное занятие во время следования его по железной дороге. Суть состояла в следующем. На пути следования эшелона по железной дороге создавался условный барьер, например, разрушен противником мост или выведена из строя ж.-д. станция, дальше эшелон следовать не может. Но при этом есть возможность выгрузить эшелон и дальше своим ходом обойти разрушенный объект и выйти на следующую за ним станцию, и там погрузиться в поданные с другой стороны вагоны. Хорошо в составе эшелона иметь инженерный танковый мост типа МТУ. Его можно использовать как мост через малую речку и как погрузочную аппарель для погрузки техники на ж.-д. подвижной состав. Мною на карте был отработан план этого занятия с конкретным эшелоном 128 МСД. Предварительно я сделал рекогносцировку местности в районе занятий. Мною был найден грунтовый маршрут, который пересекала небольшая речка, соответственно станция выгрузки и станция погрузки эшелона. План был подписан начальником ВОСО и утверждён новым начальником штаба генералом Е.И. Малашенко. С железной дорогой план был согласован. Это занятие проходило под моим руководством. Я ехал в эшелоне и находился в контакте с начальником эшелона (НЭШ). В определенное время я вручил конверт НЭШу, в котором был письменный приказ начальника штаба округа на выполнение боевой задачи, в которой предусматривались основные мероприятия плана. Ещё до подхода к станции выгрузки НЭШ, он же командир танкового батальона, собрал на совещание командиров рот и других должностных лиц и зачитал им приказ начальника штаба округа, потом заслушал предложения подчинённых и отдал свой приказ на выполнение стоящих задач по преодолению «барьера». Начальник штаба батальона изложил его в письменной форме и копию вручил мне. Поставленная задача с некоторыми отклонениями батальоном была выполнена успешно, о чём был представлен доклад начальнику штаба округа как материал для разбора учений.

Такие и другие детали во время выполнения оперативных перевозок на дивизионные учения, особенно при преодолении эшелонами условно зараженных радиацией ж.-д. участков я предлагал много раз и, как правило, они выполнялись под моим руководством и с участием железнодорожных комендатур. Начальник штаба округа генерал Е.И. Малашенко знал меня в лицо и к моим предложениям относился благожелательно. Вместе с тем хватало забот с парашютно-десантной тарой, запасы которой значительно увеличились. Несколько раз в году мне приходилось бывать в Житомире на складе хранения грузовой парашютно-десантной тары (ГПДТ) и производить проверку её хранения. Работу по хранению ГПДТ осуществляли работницы склада, они же являлись укладчицами парашютов и затаривания в тару военных грузов. Помещения, где хранились парашюты, бы-

ли в чистоте и в тепле. Парашюты изготовлены из капрона и хранятся в специальных мешках на деревянных стеллажах. В помещениях поддерживается, установленная по инструкции, температура и влажность. В сухую погоду парашюты проветриваются на улице. Капитан Л. Панасюк умело руководил всей работой с ГПДТ и обучал работниц быстро укладывать парашюты. Он с рвением относился к порученной работе, и я возлагал на него большие надежды. Он по моей просьбе с увлечением рассказывал о своей службе в ВДВ, сколько сделал прыжков и как сожалел об уходе из ВДВ по болезни. Занятия по укладке парашютов и затариванию грузов в ГПДТ периодически по плану проводил капитан Панасюк, и я, используя момент, научился этому трудному и кропотливому делу.

Однажды на склад внезапно из ЦУП ВОСО приехала комиссия во главе с полковником Шелудько, заместителем начальника отдела воздушных сообщений, с проверкой хранения ГПДТ и готовности команды укладчиков парашютов. До моего приезда на склад они проверяли хранение парашютов и записи в журналах о проводимых мерах по сохранности парашютов в соответствии с требованиями специальной инструкции. На другой день рано утром объявили тревогу отделению склада парашютов и поставили задачу уложить восемь парашютов ПГС и затарить грузы для этих систем. По часам они отмечали ход работы и засекли общее время на подготовку систем к перевозке их на аэродром. Потом приказали загрузить системы в автомобили и вывезти их на военный аэродром Озёрное, в 30 км от склада. Мы с задачей справились удовлетворительно, главным недостатком в акте было отмечено отсутствие в округе нештатной команды (взвода) укладчиков парашютов. В последующем, приказом по округу такая команда была создана. В целом, моими делами в этом вопросе начальник тыла генерал В.И. Мороз остался доволен.

К началу 1970 года я полностью освоился с перевозкой команд призывников, военнослужащих и членов их семей самолётами гражданской авиации. Однажды, на День гражданской авиации, мы с Е.И. Платоновым присутствовали в аэропорту на торжественном собрании и сидели в президиуме. После выступления докладчика начальник ВОСО взял слово и зачитал приказ командующего войсками округа генерал-полковника Г.И. Обатурова, в котором поздравлялись работники гражданской авиации с праздником и отмечалась их заслуга в деле организации воинских перевозок, и, кроме того, ряд работников были награждены ценными подарками и грамотами. Потом за круглым столом начальник ВОСО поближе познакомился с руководством авиаотряда и аэропорта. В числе приглашённых, были представители и от ВВС округа, во главе с заместителем командующего ВВС генералом С.Д. Гореловым. Такое общение шло на пользу нашей работе.

Не раз мне приходилось встречаться с командующим ВВС округа дважды героем Советского Союза генералом А.Н. Ефимовым по вопросам

использования вертолётов и военно-транспортных самолётов в интересах тыла на дивизионных учениях. Иногда он сам обговаривал со мной вопросы загрузки вертолётов и самолётов, чтобы не перегружать их, учитывая ресурс изношенности машин, в другой раз отсылал меня к начальнику штаба или к начальнику тыла. Таким образом, я знал многих генералов и офицеров ВВС округа. Мне разрешали у них в библиотеке брать секретную литературу по использованию военно-транспортной авиации и парашютно-десантных систем. Записи я вёл в секретной тетради, которую потом по письменному запросу по почте передали в нашу «секретку».

Летом 1969 года Е.И. Платонов по замене уехал в ГСВГ на должность начальника ВОСО Группы Войск. Перед отъездом он сказал мне, что заберёт меня на следующий год к себе на хорошую должность, а до того, сказал, трудись как прежде, инициативно и добросовестно. Я его заверил, что наказ исполню. Вместо Е.И. Платонова из ГСВГ приехал полковник Крюков Валентин Александрович, примечательный тёмным лицом, большим розоватым носом, лысиной, сутуловатостью, средним ростом и был он заядлым курильщиком. Кроме того, был он подвижен, быстр и находчив в разговоре, любил яркое слово и шутку, смотрел прямо в глаза и буравил их своими чёрными зрачками. Он ближе и проще сходился с офицерами, чем Е.И. Платонов, держался, как говорят, запросто, без околичностей. Я быстро проник к нему уважением, а он быстро завоевал доверие офицеров нашей службы, командования тыла и округа. На первых командно-штабных учениях он показал себя знающим своё дело, будучи в роли начальника ВОСО фронта. При докладе по учению командующему фронтом он чётко сформулировал своё решение по восстановлению разрушенных объектов на путях сообщения и организации на них воинских перевозок. Правильно ответил на вопросы, в том числе и каверзные. Работа службы ВОСО при новом начальнике особо не претерпела изменений, напротив, отношения между офицерами и служащими стали ближе, теплее и доверительнее. Я подробно доложил В.А. Крюкову о своих обязанностях старшего офицера по железнодорожным и воздушным перевозкам, в том числе и о складе с ГПДТ. Он внимательно всё выслушал, задал несколько вопросов и поддержал мои начинания и инициативы.

В марте 1971 года проводилось дивизионное учение с 17 МСД, которая дислоцировалась в г. Хмельницком. Дивизия сокращённого состава отмобилизовалась до нормы и выдвигалась комбинированным способом на Яворовский военный полигон. Колёсная техника следовала своим ходом, гусеничная в эшелонах по железной дороге. На учение было спланировано 12 эшелонов, обратно – 15. Учения начинались в первых числах марта. В этот год март был вьюжным и холодным. Я был назначен в оперативную группу штаба округа информатором у начальника штаба генерала Е.И. Малашенко по перевозке войск.

Оперативная группа размещалась на полигоне в штабных автомобилях, приспособленных для работы и отдыха. Я пользовался только открытой войсковой связью. Данные о положении эшелонов, следующих в район учений, я получал четыре раза в сутки у дежурного по ВОСО округа. При необходимости, уточняющие данные я получал у дежурных офицеров в управлениях железных дорог и комендатур. О ходе перевозок утром и вечером я докладывал лично начальнику штаба округа устно и письменно, в том числе о задержках эшелонов по вине войск или железной дороги. Были замечания и резкие высказывания в мой адрес о недостатках в перевозках, однажды начальник штаба потребовал, чтобы ему лично доложил по телефону начальник ВОСО В.А. Крюков. Но в целом, если судить по прибытию последнего эшелона на станцию выгрузки, задача была выполнена в срок.

Во время учений было два момента, которые чётко отразились в моей памяти. В момент, когда войска были уже сосредоточены на позициях для выполнения учебно-боевых задач, повалил густой снег и разыгралась вьюга, стало сильно холодать. Командующий быстро собрал руководящий состав и поставил конкретные задачи по предотвращению обморожений личного состава, находящегося на открытой местности и в холодных палатках. Генералы и офицеры разъехались по войскам и всю ночь руководили утеплением палаток путём установок в них печей, выдачей валенок, полушубков и ватников, где можно и разведение костров. К утру выяснилось, что обмороженными были единицы. Утром начались боевые действия и я вблизи видел наступавшие танки и пехоту по глубокому снегу. Большинство солдат были призваны из запаса и не могли показать необходимую выучку. Командующий Г.И. Обатуров не выдержал плохой атаки, спустился с наблюдательной вышки и побежал по снегу в строй атакующих, и стал показывать солдатам, как держать оружие и как бежать в атаке. Другим моментом было то, что учения закончились 8 марта, и мужчины, одетые в военную форму, не могли поздравить своих женщин с праздником. Для меня это учение было полезным, так как я находился рядом с командованием и наблюдал за действиями командующего, начальника штаба, начальника оперативного управления и других руководителей. Был сопричастным в этом важном мероприятии.

В этом году произошли кадровые изменения в нашей службе. Уволился полковник А.А. Андрющенко, старейший восовец, участник ВОВ, уважаемый человек. В последнее время он занимался мобилизационной работой органов ВОСО и его кабинет находился в организационно-мобилизационном управлении (ОМУ) округа, в новом здании штаба округа. Его сменил И.С. Клецко, но оставался секретарём нашей парторганизации. Уволились Первушевский, Яковенко. Готовился к увольнению А.М. Александров, наш начальник отдела перевозок и наставник, очень опытный восовец – фронтовик, которому я обязан в своём становлении в службе ВОСО. К этому времени оба отдела (перевозок и технический) бы-

ли объединены в один и вместо двух начальников была учреждена должность главного инженера, которую занимал А.М. Александров. В.А. Белов, будучи старшим офицером технического отдела, был старшим в технической группе и умело выполнял стоящие задачи. На командно-штабных учениях он занимался вопросами технического прикрытия и восстановления железных дорог и очень грамотно делал расчёты, предлагал умные решения, иногда спорил даже с начальником ВОСО Е.И. Платоновым по предлагаемым решениям и добивался своего. Мне было интересно наблюдать за их спором. Порой Е.И. Платонов не выдерживал, злился и отходил от походного стола, на котором лежала топокарта с обозначенной на ней фронтовой обстановкой, над которой «кудесничал» В.А. Белов. Е.И. Платонов снова подходил к карте, и в конце концов принималось решение. Вскоре В.А. Белов заменил И.А. Нестерова, приняв должность начальника ВОСО на Львовской железной дороге. Вместо В.А. Белова, был назначен подполковник В.П. Мартынов. Появились в службе и другие офицеры, В.В. Вакар и А.М. Пивоваров

Глава 7. ГЕРМАНИЯ

В феврале 1971 года наши «апартаменты» навестил Е.И. Платонов. Он приехал в отпуск из Германии. Был в хорошем настроении, шутил и рассказывал о службе в ГСВГ. Потом, выбрав момент, отозвал меня в сторону и предложил должность начальника ВОСО 2 гв. ТА. Я дал согласие и он сказал, чтобы я ждал вызова. С В.А. Крюковым вопрос о моём перемещении в ГСВГ к новому месту службы был согласован. В конце мая пришёл вызов и я, собравшись в дорогу, выехал поездом в Брест и далее другим поездом на Франкфурт-на-Одере.

Во Франкфурте меня встретил представитель ВОСО на ж-д. ст. Франкфурт-на-Одере (комендант) майор (фамилию забыл) и провёл в своё помещение. Каково моё было удивление, когда я там увидел Е.И. Платонова! Он обнял меня, крепко прижал к себе и сказал: «Здравствуй Вася!» и добавил: «Теперь ты снова будешь служить у меня». Потом мы сели в его служебную «Волгу» и поехали в Вюнсдорф, где размещался штаб ГСВГ и жилой городок. Дома тепло встретила Вера Яковлевна. Я привёз два больших свежих карпа, две коробки львовских конфет и бутылку горилки с перцем. Всё это я вручил Вере Павловне. Потом мы позавтракали и поехали в службу ВОСО ГСВГ. Там Евгений Ильич провёл меня по служебным кабинетам и представил офицерам и служащим. После этого он поручил меня своему заместителю полковнику Ваксу Александру Викторовичу, высокому и крепкому человеку. Он с большим вниманием, без всяких предисловий, познакомил меня по карте с расположением войск на территории ГДР и более подробно про 2 гв.ТА, где мне предстояло служить в должности начальника ВОСО гвардейской танковой армии, прославленной в годы ВОВ. Он также обстоятельно рассказал об органах ВОСО на железных дорогах ГДР. Потом я беседовал с начальником отдела перевозок полковником Баглаем Николаем Григорьевичём, представительным и глубоко знающим своё дело восовцем, к тому же интеллигентным и симпатичным брюнетом. Он мне рассказал о железных дорогах, морских и речных путях сообщения ГДР и наших воинских перевозках на них и какими документами они регламентированы. Шёл разговор и о моих будущих обязанностях.
Вечером был прекрасный ужин у Платоновых. За ужином шёл непринуждённый разговор на различные темы и в первую очередь вспоминали львовскую службу и наших восовцев. Хозяин и хозяйка меня подбадривали и говорили, что на новом месте меня ждёт активная работа, и я обязательно справлюсь с возложенными на меня обязанностями. Они оставили меня ночевать у себя, место для меня нашлось в отдельной комнате. Конечно, оставшись наедине с собой, я с волнением обдумывал свою дальнейшую службу, сознавая, что придётся постоянно находиться среди незнакомых офицеров и генералов, где не будет ни одного восовца. Придётся доказывать своё «я» большим трудом, настойчивостью и смелостью. В

родной Советской армии «трудягам» везде хорошо. Так подумал и крепко заснул.

На другой день за мной приехал из 2 гв. ТА г. Фюрстенберга майор Сергей Левон, по национальности белорус, круглолицый, чуть полноватый добродушный мужчина, мой боевой помощник по службе. Ехали мы на закреплённой за нами автомашине ГАЗ-69 по маршруту Вюнсдорф, Берлин (в обход с Востока), Фюрстенберг. Расстояние в 180 км мы преодолели не спеша за три часа. Фюрстенберг (Хафель) – районный центр (население около 7 тысяч жителей), небольшой немецкий город из двухэтажных домов тёмного цвета. Почти в центре города расположена участковая станция с подъездными путями и погрузочно-выгрузочной платформой.

Наш армейский городок находился на другой стороне большого озера и состоял из служебных и жилых зданий, прежде это был санаторий для лётчиков «люфтваффе». Въезд в городок осуществлялся через пропускной пункт по пропускам для всех военных и гражданских лиц. Командование армии со штабом располагалось в двухэтажном белом доме, территория которого была огорожена металлической решёткой, в центре которой был домик пропускного бюро, калитка и въездные ворота. Несколько в стороне, за пределами ограды, находилось двухэтажное здание управления тыла. Мы подъехали к гарнизонной гостинице, невзрачному одноэтажному зданию, внутри которого был длинный коридор, вдоль него шли комнаты на двух-трёх человек. Туалет и умывальник были общими для всех пребывающих в гостинице. Меня разместили в двухместном номере. Дело было к вечеру и я отпустил С. Левона, просил его доложить начальнику штаба тыла армии о моём прибытии, размещении в гостинице и о том, что я завтра представлюсь по всей форме заместителю командующего 2 гв. ТА по тылу – начальнику тыла армии и ему тоже.

На другой день в назначенное время С. Левон зашёл за мной и мы пошли к зданию тыла. Я шёл на представление в парадной форме со всеми регалиями. Начальник тыла генерал-майор Л.В. Короп был у себя в кабинете и я доложил, что прибыл в его распоряжение для прохождения дальнейшей службы. Он вышел из-за стола, поздравил меня с назначением на новую должность и крепко пожал руку. Потом состоялась продолжительная беседа. Я доложил о прохождении своей службы и о составе семьи. Он познакомил с армейской группировкой, командованием и тылом армии. Потом перешёл к конкретным моим обязанностям. Мне предстояло кроме моих непосредственных восовских обязанностей осуществлять постоянный контроль за армейским автомобильным батальоном подвоза материальных средств, состоящего из четырёх рот, одного взвода и ремонтных мастерских. Командир батальона - подполковник Е. Шундриков. Кроме того, участвовать в проверках автобатов дивизий и полковых авторот. По дорожной службе необходимо было обеспечивать войска по их заявкам дорожными сигнальными приборами. В заключение нашей беседы инструк-

тажа начальник тыла обязал меня постоянно держать его в курсе дел по моей службе, обращаться к нему при необходимости в любое время суток, особенно о возникающих непорядках в армейском автобате. Потом он пожелал успехов в службе и в завершение сказал, что на ближайшем служебном совещании представит меня офицерам управления тыла армии. Начальник тыла произвёл на меня благоприятное впечатление. По службе он был предельного возраста, через два-три года кандидат на увольнение в запас, хотя был бодр и подвижен, участник войны, хорошо знал военное дело и глубоко разбирался в тыловых вопросах. В дальнейшем по служебным вопросам мы довольно часто встречались, и я запросто обращался к нему.
От начальника тыла я зашёл и представился начальнику штаба тыла полковнику Л. Менч. Уже в возрасте, сутуловатый белобрысый еврей, не строевик, с большим ртом и крупными зубами, с хитроватым взглядом. На поверку оказался приветливым человеком и приятным собеседником. Тыловое дело знал очень хорошо, и мы быстро нашли общий язык. Потом я прошёл с Левоном по кабинетам и познакомился с начальниками тыловых служб и офицерами штаба тыла.

У начальника ВОСО был небольшой однокомнатный кабинет, но с большим столом с двумя тумбами, который занимал половину кабинета. Вместо шкафа стоял тяжёлый сейф на тумбочке и металлическая вешалка в углу комнаты у входа. У стола стояли рабочий стул, а с другой стороны – два стула для посетителей. Недалеко от кабинета располагалось секретное отделение, которым ведал прапорщик. Он же выдал мне чемоданчик для хранения секретных документов и литературы, который я опечатывал в конце рабочего дня и сдавал ему взамен специальной бирки. Майор Левон размещался в общем кабинете с офицерами штаба тыла.

В этот же день начальник тыла представил меня командующему 2гв. ТА генерал-лейтенанту И.И. Тенищеву, начальнику штаба генерал-майору С.А. Стычинскому. Позже я представился члену военного совета и другим начальникам отделов. Некоторые из них являлись участниками войны, были полковниками и имели большой опыт службы в ВС СССР. Например, полковник Зенов Николай Николаевич - начальник бронетанковой службы армии, воевал в бронетанковых войсках, кавалер ряда боевых орденов, строгий к себе и к подчинённым, в то же время доступный для офицеров, особенно деловых и инициативных. Не сразу он обратил внимание, на «какого-то там майора», но когда он увидел меня в делах, на погрузках бронетанковой техники в эшелоны и не раз и не два, а много раз, то постепенно мы с ним сблизились и даже стали друзьями. Так было и с другими начальниками отделов армии, с которыми мною были установлены деловые, а с некоторыми дружеские отношения.

По своей службе я старался помогать офицерам управления армии с отправкой в отпуск или по кадровой замене пассажирскими поездами, идущими со станции Шверин до станции Брест с пересадкой или на наш

скорый поезд Вюнсдорф – Москва. Кроме того, в нашу обязанность входило обеспечение контейнерами офицеров, убывающих по замене в Союз, к новому месту службы. В летний период покоя не было ни днём, ни ночью. Так что нам с С. Леоном работы хватало.

Командно-штабные и дивизионные учения проводились несколько раз в году под руководством Главкома ГСВГ или под руководством командующего армией. Кроме того, проводились полковые учения с боевой стрельбой, для которых требовались железнодорожные перевозки и соответствующее планирование и контроль. Управление тыла ежегодно проводило учение с армейским автобатом. Под руководством начальника штаба тыла разрабатывался план учения на карте с пояснительной запиской, который утверждал командующий армией. В течение трёх суток автобат выполнял предписанные виды тревог, выходил из парков на маршруты следования, двигался с установленной скоростью, делал привалы, производил обслуживание автомобилей и многие другие элементы, а главным было: развёртывание автобата для передачи горючего, боеприпасов и другого имущества в войсковой автотранспорт. В обязательном порядке в учении присутствовали противорадиационная и противохимическая защита. Шла напряжённая работа личного состава автобата и руководителей учения, в том числе и меня, а также посредников. От начала и до конца учения фиксировались все данные по времени и качеству отработки учебных вопросов по всем ротам и взводам автобата. Все письменные материалы по этапам учения сосредоточивались в аналитической группе штаба тыла. На их основе готовился доклад начальнику тыла армии для разбора учения. Готовились также обзорные карты и схемы для наглядности. Подготовку доклада и других документов осуществлял полковник Менч.

Разбор учений делал генерал Л. Короп в клубе автобата в присутствии командования управления тыла и автобата и всех офицеров автобата. Наряду с хорошими и отличными показателями, как в целом по автобату, так и по каждой роте и каждому взводу были отмечены и недостатки. Назывались фамилии офицеров, достигших высокого уровня подготовки, и фамилии тех офицеров, которые недостаточно освоили на практике свои функциональные обязанности, допускали ошибки и упущения во время учения. В целом действия батальона были оценены на «хорошо». В заключение были даны указания командованию батальона на устранение недостатков в ходе боевой и политической подготовки и сделать аналогичный разбор учения со всем личным составом батальона. На первом таком учении мне приходилось ко всему внимательно присматриваться, «наматывать на ус» всё происходящее в батальоне, вникать и спрашивать того или иного офицера о его действиях. Не раз беседовал с полковником Л. Менчем и командиром автобата И. Шундриковым и другими должностными лицами. В частности, С. Левон, автомобилист по образованию и специальности, здорово помогал мне в освоении этого трудного для меня де-

ла. В дальнейшем я уже смело осуществлял контроль над армейским автобатом и предметно занимался дивизионными автобатами и полковыми авторотами.

Дважды в год проводились строевые смотры автобата. Генерал Л.В. Короп проводил смотр, я также активно участвовал в этом мероприятии. Иногда я без начальника тыла сам проводил смотр, всё делалось строго по строевому уставу. Я ещё хорошо помнил строевые смотры в 20 тд, в Свинтошуве, и было приятно смотреть на проходящие роты строевым шагом и с песней мимо трибуны. Так что зря я беспокоился о моём становлении в новой должности среди другого войскового окружения. Все рода войск были для меня родными, как и органы военных сообщений. Тем более, генерал Е.И. Платонов не оставлял меня без внимания, даже приезжал к нам в гости. Встречи были тёплыми и сердечными. Я, как и все офицеры, носил на кителе гвардейский знак и считал себя обязанным быть достойным этого почётного звания. Постепенно я привык к этому обращению: «товарищ гвардии майор!» и обращался к другим офицерам, указывая впереди воинского звания слово «гвардии». И теперь у меня на парадном мундире среди орденов Красной Звезды, «За службу Родине» красуется гвардейский знак, полученный мною во 2 гв. ТА в 1971 году.

Соединения и части 2 гв. ТА дислоцировались в северной части ГДР. 94 гв. МСД – г. Шверин. 21 гв. МСД – г. Перлеберг. 16 гв. ТД – Нойштрелитц. 25 гв. ТД – г. Фогельгезанг. 4 ТБр – г. Гюстров. Полки и отдельные батальоны и дивизионы дивизий дислоцировались в населённых пунктах в радиусе до пятидесяти километров от штабов дивизий. Ракетная бригада (Нойруппин), артполки и другие части армейского подчинения дислоцировались также в удалении от штаба армии. Всего в ГДР дислоцировалось три общевойсковые, две танковые и одна воздушная армии. В их составе насчитывалось двадцать пять дивизий. ГДР в своих вооружённых силах имела несколько общевойсковых дивизий, боевую авиацию и небольшой военный флот. Учения проводились на двух больших групповых полигонах (Магдебургский и Альтен-Грабовский) и на армейских полигонах (учебных центрах). Полигон и учебный центр 2 гв. ТА находился от Фюрстенберга на расстоянии семидесяти километров, недалеко от г. Витшток.

Наш армейский автобат дислоцировался в городке Равенсбрюк, знаменитом лагере узников фашизма. Две трети лагеря были приспособлены под штаб, казармы и автопарки автобата. Одна треть, отгороженная стеной от автобата, была переоборудована под музей (два барака со всеми «адскими» атрибутами, где ютились на нарах женщины, печь для сжигания трупов, тяжёлый бетонный каток, куда впрягались женщины для укатки дорог и другие предметы истязания). Офицеры с семьями и служащие (по вольному найму) жили в коттеджах, где прежде проживали лагерные истязатели. В автобате я бывал не менее одного раза в неделю, два-три раза был и в музее. Потом пришлось побывать в Бухенвальде и Заксенхаузене. Конеч-

но, музей есть музей и такого ужаса, что творился в лагерях смерти при фашистах, не прочувствуешь, но всё равно осадок в душе остаётся очень тяжелым. В том же городке, только с другой стороны (за железной дорогой) были заново построены два городка на одной территории для двух полков. В одном размещался армейский полк связи, в другом – мотострелковый полк 16 гв. ТД. Мне приходилось по долгу службы бывать в этих полках и, особенно, в мотострелковом полку, которым командовал полковник С.Н. Макашов и с которым мы для полка сделали одно очень полезное дело.

Целый год я мотался по войскам армии, участвовал во множестве учений и различных проверках, «набивал руку» руководителя армейского звена. На первых учениях с 21 МСД случилось ЧП с гибелью солдата при погрузке танкового батальона. На этой станции контроль от ВОСО осуществлял помощник коменданта из Шверина, я же находился на другой станции погрузки и когда узнал об этом, то немедленно поехал на место происшествия, чтобы доподлинно разобраться в причинах ЧП. А произошло следующее. В ГДР для перевозки танков использовались шестиосные платформы грузоподъёмностью 90 тонн. На каждую платформу грузили по два средних танка. Первый танк заезжал и устанавливался без особых проблем с точки зрения техники безопасности. Чтобы загрузить второй танк, офицеру – руководителю погрузки следовало подниматься на первый погруженный танк и с него подавать команды механику-водителю другого загружаемого танка. Но этот обязательный приём не всегда выполнялся. Офицеру проще всего командовать, находясь на платформе. Но в этом случае возникает риск оказаться прижатым к ранее погруженному танку, учитывая, что не все механики-водители могут плавно и аккуратно подводить танк на близкое расстояние (промежуток между танками должен быть в пределах полутора метров). В данном случае погрузкой танка руководил командир танка – сержант. Он отдавал команды своему механику-водителю, двигаясь задом к стоящему за ним танку и, таким образом, вплотную подошёл к этому танку. Вместо того, чтобы остановить свой танк и забраться на танк, за ним стоящий, и оттуда подавать команды механику-водителю, он пренебрёг этим правилом и поплатился своей молодой жизнью. Его механик-водитель не справился с управлением и придавил сержанта своим танком. По этому чрезвычайному случаю было проведено тщательное расследование и на основе его материалов был издан приказ по армии. Некоторые командиры были наказаны. Мне и полковнику Н.Н. Зенову было указано на недостаточный контроль за выполнением личным составом танковых частей и подразделений правил безопасности во время погрузки эшелонов. Кроме того, приказывалось впредь руководить погрузкой танков и других машин на их базе только командирам – офицерам. В дальнейшем в приказах на проведение учений одним из пунктов предусматривалось назначение ответственных должностных лиц от

управления армии, которым предписывалось осуществлять контроль за мерами безопасности личного состава во время погрузки эшелонов.

Мы с Н.Н. Зеновым впредь были почти на всех учениях ответственными за погрузку эшелонов и с этой задачей справлялись успешно, за что не раз поощрялись командующим 2 гв. ТА. Как правило, после погрузки и отправки последнего эшелона и доклада по телефону по этому поводу командующему армией, Н.Н. Зенов приглашал меня в свой «кунг», оборудованный для работы и отдыха автомобиль, на ужин, где мы засиживались допоздна, а рано утром покидали район погрузки эшелонов и выезжали домой в Фюрстенберг.

По возвращении с дивизионных учений домой, Н.Н. Зенов приглашал меня после обеда к себе на танкоремонтную базу, где была приличная баня. В этой бане каменка была сделана из броневых листов, которые накалялись электричеством, поэтому угарный газ отсутствовал и пар был отменным, особенно после подачи кваску. Мы блаженствовали с веничком до изнеможения, отдыхая потом на лежаках, завернувшись в простыни. По завершении «чуда в решете» мы сидели за столом и пили водочку маленькими шкаликами и закусывали копчёной рыбкой и другими деликатесами. Конечно, Николай Николаевич мастерски вёл рассказы о войне, о боевых делах и разных казусах. Я слушал и восхищался его рассказами.

Город Фюрстенберг (Хафель) протянулся длинной улицей вдоль дороги – кишки с юга на север, есть небольшие ответвления – улочки и переулки. Застройка плотная, состоящая из двухэтажных, в основном серых домов. В будние дни в городе наблюдалось безлюдье. Немцы не как мы, не любят без дела болтаться по улицам. Город и наш военный городок разделяет громадное озеро (водоём от запруды реки Хафель) шириною метров шестьсот, а длиною километра три, доходит даже до бывшего концлагеря Равенсбрюк, где я однажды стоял у мемориальной доски, а рядом плескали волны чудесного озера. Мрак и печаль с одной стороны и красота природы с другой как-то не вяжутся в человеческом сознании. А фашисты и подобные им люди-звери могли совмещать эти понятия вместе. К великому сожалению, такое совмещение возможно и в существующем ныне мире. Наш военный городок жил своей жизнью и заботами. Больше всего хлопот и забот было у генералов и офицеров управления 2 гв. ТА, потому что планов всяких мероприятий было целое громадьё. Верно, политотдел армии проводил культурно-просветительскую работу в городке, используя дом офицеров, где показывали кинофильмы, устраивали самодеятельные концерты, организовывали кружки. Выступали также заезжие артисты и ансамбли. Весело отмечали праздники, с фейерверками встречали новый год. Бывали встречи с офицерами армии ГДР во время праздников и во время совместных учений и других мероприятий. Но главным делом всей нашей жизни была напряжённая армейская служба.

Через год службы мне присвоили очередное воинское звание подполковника. Теперь я выглядел среди начальников отделов и служб армии вполне достойно. Да и в войсках я чувствовал себя более уверенно, встречаясь по службе с командирами дивизий и полков и с их заместителями и другими должностными лицами. В армейском автобате при моём посещении подавалась команда «Батальон, смирно» и навстречу из штаба батальона быстро выходил и докладывал по форме командир батальона подполковник И.Е. Шундриков. После доклада я громко давал команду «Вольно». После этого мы в кабинете командира обсуждали служебные вопросы. Сопровождал он меня по ротам, автопаркам, присутствовали с ним на занятиях. Иногда я отпускал командира по его делам, а сам ходил по батальонным объектам и заслушивал командиров рот и взводов, проверял чистоту и порядок в казармах, беседовал с солдатами. В батальоне все уже меня знали и я многих знал, даже солдат. Так что наряду с авиацией и парашютами мне пришлось близко столкнуться с автомобильными войсками и на этом поприще завоёвывать авторитет.

Особо важными мероприятиями, проводимыми в ГСВГ, были командно-штабные учения с участием войск или без их участия, но с реальным их обозначением на местности подвижными группами родов войск. Как правило, средства связи выводили вплоть до полкового звена. Такими учениями руководил главнокомандующий Группой войск со своим штабом. Проверялись все степени боевой готовности штабов и войск. При боевой готовности (БГ) ПОВЫШЕННАЯ проводились дополнительные мероприятия, при БГ ВОЕННАЯ ОПАСНОСТЬ - более серьёзные мероприятия. При БГ ПОЛНАЯ штабы и войска выходили в запасные районы, если проводились учения, а при военной угрозе – все выходили в секретные районы. Наш штаб тыла выходил в запасный район на первом для меня таком серьёзном учении. Мне был «не страшен серый волк», на многих КШУ (командно-штабных учениях) в ПрикВО я отрабатывал вопросы комбинированных перевозок войск, материальных средств и эвакуацию раненых во фронтовом звене. Здесь же, в армейском звене, подвоз осуществлялся от передовых фронтовых баз, которые находились, как правило, вне железных дорог, двумя армейскими автобатами (один придавался фронтом) до дивизионных складов (на грунт или в дивизионные автобаты). Основными материальными средствами были боеприпасы и ГСМ. На основе поданных в штаб тыла заявок довольствующих отделов и служб армии службой ВОСО, то есть мною и С. Левоном, разрабатывался план подвоза материальных средств войскам армии. Форма плана была отработана моим предшественником и несколько походила на график движения поездов. Кстати, всё, что было ценным из графических документов на железной дороге, мы с некоторыми изменениями применяли в службе военных сообщений. В течение нескольких часов мы на ранее заготовленном (на склейке листов ватмана) формализованном бланке отрабатывали графический

план подвоза материальных средств дивизиям, бригадам и частям армейского подчинения на ближайшую задачу армии. План подписал я, проверял и подписывал Л. Менч, потом мною представлялся на утверждение генералу Л. Коропу. Начальник тыла тщательно проверял, задавал уточняющие вопросы и утверждал наш план-график. Этот важный документ, как и документы других тыловых служб, был приложением к плану обеспечения армейской операции по тылу, выполненному на топографической карте офицерами штаба. Генерал Короп Л. В. проверял и подписывал план, отработанный на карте. В ходе проверки плана он вносил изменения, тут же офицер штаба срезал бритвой кусок карты, приклеивал кусок от несекретной карты и тушью вносил изменения и таких вырезок могло быть несколько. Пока карту доделывали, генерал читал пояснительную записку и карандашом вносил поправки. В завершение он ещё раз проверял карту и подписывал её. Все документы, подготовленные для доклада и утверждения плана по тылу командующим армией, быстро укладывали в папку и тубус. Генерал в сопровождении офицера штаба на УАЗ-69 уезжал на командный пункт армии. Там он должен докладывать план тылового обеспечения наступательной операции. Уже наступало утро и мы, начальники служб и офицеры, во главе с полковником Менчем выходили из большой штабной палатки на перекур. Лица у всех посеревшие, глаза красные, все уставшие без сна и отдыха, стоим, курим и молчим. И в этой призрачной тишине раздаётся голос начмеда В. Семёнова: «Да, какая жалость, умер Маряхин, а недавно скончался Лапшин». Из задумчивости выходит Л. Менч и спрашивает: «Володя, а кто такой Лапшин?». Тот тут же в ответ: «Это тот, у которого дело с аршин!». Раздавался взрыв хохота, а Лев Иосифович явно обескураженный, но взбодрённый и со всеми начинал смеяться. Начмед нашёл одно из самых лучших лекарств и разрядил обстановку! После перекура все, кроме дежурного, шли спать в другие палатки, где были установлены раскладушки, заправленные постелями. Потом учение продолжалось, в ходе которого было несколько переездов. Такие командно-штабные учения (КШУ) проводились в разные периоды года и всегда были утомительными физически и напряжёнными умственно. Ведь приходилось докладывать высокому групповому и армейскому начальству и, как правило, утром, после ночного труда над документами, уставшему порой до изнеможения. А начальники ночью спят, днём заслушивают, а вечером выдают новые вводные, над ними опять надо работать всю ночь. Такие дурные правила испокон веков существовали и существуют в русской армии. Немецкие офицеры говорили нам на совместных учениях: «Вы работаете по принципу «Давай, давай!». У них все днём работают, а ночью отдыхают. У них отношения между начальниками и подчинёнными учтивые и доброжелательные, хотя и строгие, у нас же можно услышать ругань и грубость, а между тем часто встретишь и разгильдяйство среди подчинённых.

Сеть железных дорог на территории дислокации войск нашей армии была мною изучена более досконально в течение одного – полутора лет с помощью военно-технического описания и практического использования во время перевозок войск на учения и обратно. Дороги в основном однопутные, но достаточно густые. По ним обращаются паровозы, а на магистральных направлениях, например линии Берлин – Штральзунд, Берлин – Росток, тепловозы. Вагоны – двух, четырёх и шестиосные (платформы). Учитывая некоторые трудности в организации оперативных перевозок, я решил проявить инициативу по строительству погрузочно-выгрузочных платформ для двух мотострелковых полков (МСП). Один МСП 16 гв. ТД дислоцировался в Равенсбрюке, недалеко от подъездного ж.-д. пути нашего КЭЧ (квартирно-эксплуатационной части). Другой мотострелковый полк (МСП) 25 ТД дислоцировался в Дрёгене, недалеко от заброшенной ж.-д. ветки, которая вела на станцию Фюрстенберг. До меня эшелоны с гусеничной техникой этих двух полков при выходе на учения грузились на боковой погрузочно-выгрузочной платформе на станции Фюрстенберг и движение этой техники производилось по булыжной мостовой города Фюрстенберг, наводя шум, грохот и сотрясение домов жителей города. Я решил покончить с этой практикой, делая при этом два полезных дела. Во-первых, устранить беспокойство граждан от сотрясения их домов во время погрузки эшелонов, во-вторых, сократить путь движения гусеничной техники до минимума, построив торцевые бетонные погрузочно-выгрузочные платформы (рампы) под боком у двух полков. О своей инициативе я доложил начальнику тыла армии и начальнику штаба армии, они поддержали меня и обещали помочь материальными средствами. Кроме того, я обратился к представителю ВОСО при Грайфсвальдской ж.-д. дирекции (наш ж.-д. комендант) с просьбой разрешить строительство этих объектов. Меня пригласили в Грайфсвальд, в дирекцию (по нашему в управление железной дороги) обсудить этот вопрос. Грайфсвальд находится на Северо-Востоке ГДР, в 160 километрах от Фюрстенберга. Через несколько дней, взяв разрешение у генерала Л.В. Коропа, я выехал на служебном «уазике» к своим восовцам в Грайфсвальд и через три часа был на месте. Уютный, утопающий в зелени и цветах, сравнительно небольшой город, старинной застройки, мне очень понравился. Он знаменит ещё и тем, что немецкий военный гарнизон под командованием полковника, умного и порядочного гражданина Германии, сдался советским войскам без боя, сохранив тем самым красивый город и жизнь его граждан. Во времена ГДР в центре города стоял на пьедестале бюст отважного полковника. Меня тепло встретил наш представитель ВОСО майор А.В. Шацкий. Мы обговорили интересующие нас вопросы, далее была встреча с офицерами представительства, потом встретились с президентом дирекции. Разговор шёл через переводчика. Были вызваны необходимые должностные лица, которые доложили президенту, что просьба моего командования может быть выполнена

после комиссионной проверки мест постройки платформ. Было установлено время работы этой комиссии и мне оставалось только поблагодарить президента и откланяться. После этой встречи майор А.В. Шацкий пригласил меня домой на обед, а после обеда, попрощавшись с представителем ВОСО и его женой, я уехал в Фюрстенберг.

Через неделю приехала железнодорожная комиссия и мы побывали на местах постройки погрузочно-выгрузочных платформ (ПВП). Для Дрёгена проблем не было и немцы тут же дали добро на строительство, единственно, что надо было сделать, – это подремонтировать заброшенный участок пути. Тут же начальнику станции Фюрстенберг было дано соответствующее указание на ремонт пути и приём в эксплуатацию ПВП, которое будет построено. В Равенсбрюке возникли некоторые проблемы со строительством ПВП. Дело в том, что танки, выходя из МСП, должны были пересекать главный путь, для чего требовалось построить неохраняемый переезд и провести ещё некоторые работы. Все вопросы комиссией были разрешены, после чего полковник Макашов пригласил всех участников в столовую на обед, в гостевой зал. Приём был тёплый, с русским размахом, на котором говорили тосты, пили спиртные и другие напитки, вдоволь ели первое, второе и закуски, продолжая разговор о строительстве ПВП. Немцы были очень довольны и взяли на себя «повышенные обязательства». В течение двух месяцев обе платформы были построены и введены в строй. Город перестал содрогаться от движущейся гусеничной техники, а я получил за это благодарность от командования. Надо сказать, что строительство бетонных платформ производилось нашими военными строителями по моей договорённости вне плана и шло с большим трудом. С огромным удовольствием я бывал на погрузке полков то на одной, то на другой платформе! Меня тешило и то, что до меня, в течение более 25 лет после войны, никто не удосужился построить эти платформы, хотя, при желании всё можно было сделать.

На Витштокском военном полигоне и учебном центре 2 гв. ТА проводились дивизионные и полковые учения не только нашей армии, но и других армий ГСВГ. Основной станцией погрузки и выгрузки эшелонов была станция Дранзе, где имелась стационарная боковая погрузочно-выгрузочная платформа. При погрузке до десяти и более эшелонов с гусеничной техникой, сроки возвращения воинских частей в свои гарнизоны значительно затягивались и это вызывало беспокойство у командования за дисциплину и порядок среди военнослужащих, находящихся в поле. Я постоянно думал об этом и искал выход. Объехал близлежащие станции и подходящей для нашей работы не нашёл. Мне понравилась станция Бушхоф, но она была законсервирована, то есть работала как остановочный пункт для пригородных поездов. Служебное здание было закрыто и опечатано. Кроме главного пути было ещё два приёмоотправочных, у одного из них стояла маленькая боковая платформа, сантиметров на двадцать

пять ниже нормы. Рядом находилось небольшое село, вокруг села и станции рос смешанный лес. Это место, рядом с полигоном, мне явно понравилось и, находясь в учебном центре, я всякий раз старался заглянуть на станцию Бушхоф, пройтись по её территории, присесть в укромном месте под деревом и задуматься о смысле жизни и, конечно же, о том, как приспособить эту станцию под погрузку и выгрузку эшелонов.

Однажды я не выдержал и начал действовать. Планировалась выгрузка эшелонов с гусеничной техникой на станции Дранзе. Я обратился с просьбой к представителю ВОСО при Шверинской дирекции к подполковнику Шарипову Узбеку Галиевичу, потом мы стали друзьями и сейчас продолжаем дружить в Санкт-Петербурге, о том, чтобы на станции Бушхоф выгрузить хоть один эшелон для пробы. Мы договорились о сроках, об открытии станции на время выгрузки, о постройке временной погрузочно-выгрузочной платформы из шпал и провести это, как учебное занятие для войск, офицеров ВОСО и железнодорожников. Такое мероприятие мы провели с пользой для всех его участников. Другой раз на учебных командирских сборах в учебном центре по моей инициативе было предусмотрено занятие на тему: «Погрузка эшелона на необорудованной станции с помощью штатного войскового мостоукладчика (МТУ)». Занятия прошли на станции Бушхоф успешно. После убытия командования армии, командиров дивизий и их заместителей в учебный центр остались я, У.Г. Шарипов, его помощник, паровозная бригада (три человека) и начальник станции. В кабинете начальника станции мы, военные, накрыли стол разными холодными мясными изделиями, овощами и фруктами. Были на столе бутылки с водкой, пивом и минеральной водой. Я сказал тост за советско-германскую дружбу и все с удовольствием выпили. Потом следовало продолжение тостов и, завершив застолье, мы вышли на «перрон» и ждали, когда паровоз с вагонами промчится мимо нас. И вот он мчится, пуская струи пара, поравнялся с нами, и вся бригада машет руками и слышим прощальный гудок! Много лет прошло, но я до сих пор слышу и вижу всё это перед глазами. Нравились мне всякие полезные новшества и я добивался их осуществления.

В конце концов я добился своего. Станцию Бушхоф реконструировали. Под руководством немецких специалистов-путейцев и нашего инженерного взвода с инженерной техникой от 16 гв. ТД были отремонтированы приёмо-отправочные пути и построен новый длинный тупик, в конце которого соорудили из мостовых брусьев торцевую ПВП. Так, была введена в эксплуатацию новая погрузочно-выгрузочная станция Бушхоф. О ходе работ я лично докладывал командующему армией генерал-лейтенанту М.И. Сорокину, который заменил И.И. Тенищева. По завершении работ, на станцию Бушхоф прибыл президент Шверинской дирекции Отто Бульке с заместителем и переводчицей. Прибыл также новый Представитель ВОСО при дирекции. От 16 гв. ТД – начальник инженерных войск. Инженерный

взвод был построен и Отто Бульке выступил перед солдатами, поблагодарил их за хорошую работу и вручил телевизор. Потом в палатках был организован обед и на первое был подан борщ из солдатской кухни. Офицеры и немцы были в одной палатке, сержанты и солдаты – в другой. Обед прошёл в дружеской обстановке. Водку пили из солдатских кружек. Это никого не смущало, напротив всё было естественно в полевых условиях, разговор был весёлый и улыбки не сходили с лиц. Потом мы тепло попрощались и разъехались по своим городам и весям.

По выходным дням, которых было не так много в армейской круговерти, я старался съездить на рыбалку или сходить за грибами. В моём владении была быстрая двухвесёльная лодка на трёх человек с названием «Ласточка». Она досталась от предшественника. На ней я ездил один, иногда с Ирой. Переезжал я озеро и на той стороне в протоке ловил окуней, лещей и краснопёрок. Иногда клев был хорошим. Я наслаждался ловлей, забывая всё на свете. Поездка на лодке снимала хоть на время напряжение от службы. На душе становилось веселее. Иногда я шёл из городка пешком в лес, уходил километра за три-четыре. Собирал грибы. Однажды в вырубках я напал на опята и набрал столько, что еле притащил. Сидел, чистил до ночи. Однажды армейский автобус возил грибников в дальний лес, где собирали мы польские белые. Я привёз большую корзину этих грибов. Интересно то, что немцы за грибами в лес не ходят. Они признают только шампиньоны. Однажды на приёме у немецких восовцев среди разных яств были поданы маленькие шампиньоны в сметане, мне очень понравились эти мелкие грибочки, таких я раньше не едал.

Работа начальника ВОСО армии и его помощника была многосторонней. Приходилось вплотную заниматься перевозкой военнослужащих срочной службы, прибывающих из СССР служить в частях армии и убывающих демобилизованных воинов после службы домой в СССР. Перевозки осуществлялись по ГДР в пассажирских поездах – «вертушках» и далее в СССР и обратно самолётами гражданской авиации (ТУ-114, ТУ-104, ИЛ-18). Ближайший к нам аэродром Темплин находился на расстоянии тридцати километров. На нём дислоцировалась наша авиационная дивизия и принимались самолёты гражданской авиации (ГА) всех типов. На аэродроме были устроены два палаточных городка для размещения в одном убывающих в СССР уволенных военнослужащих и в другом – прибывающих из СССР военнослужащих для службы. Вместе с другими офицерами штаба армии я постоянно выезжал в Темплин и разбирался, кого и куда отправлять. Кроме того, на Витштокском учебном центре также было установлено два палаточных городка, один – для уволенных солдат, другой – для призванных, для 2 гв.ТА. На станции Дранзе нашими войсками была построена высокая платформа на всю длину пассажирского поезда – «вертушки», куда привозили призывников и отправляли уволенных. И два раза в году проводилась огромная работа по перевозкам призыва и уволь-

нения. Конечно же, мы, восовцы, были задействованы на всю «катушку». Перевозились десятки тысяч людей, а для всей группы войск – до ста тысяч. По ГДР было задействовано шесть наших военных аэродромов и свыше двадцати пассажирских «вертушек». Работа шла по общему графику, движение самолётов и «вертушек» было увязано по времени. Во время непогоды самолёты часто опаздывали и уволенные скапливались в палатках. Усиливалось охранение и патрулирование, организовывалось горячее питание и медицинское обслуживание. Командование всех рангов усиливало контроль за перемещением таких огромных масс людей. Непосредственную организацию всего этого процесса проводили Организационное управление ГСВГ и Организационные отделы армий, а в дивизиях – Организационные отделения и всё это под руководством начальников штабов. Мы, восовцы, непосредственно планировали и взаимодействовали с немецкими железнодорожниками, а на аэродромах – с оперативными группами Министерства гражданской авиации (МГА). Все органы, участвующие в этих перевозках, получали большую практику, которая так необходима на военное время. К сожалению, сейчас самолетный парк значительно сокращён и находится в частных руках. Такие перевозки войск по воздуху, как в СССР, теперь немыслимы.

Важным звеном в работе органов военных сообщений являлось снабжение войск бланками воинских перевозочных документов (ВПД) и организация контроля их использования. Военнослужащим ВПД выдавались в штабах воинских частей для бесплатного проезда в командировки и в отпуска (в том числе на членов семьи). Бланки ВПД строгого учёта, номерные и хранятся в сейфах, как денежные документы. Оплата грузовых воинских перевозок по железным дорогам ГДР также производилась бланками ВПД. Проверку правильности учёта, хранения и использования ВПД производят офицеры линейных органов ВОСО под руководством начальника финансового отделения службы ВОСО ГСВГ. Мне, начальнику ВОСО армии, предписывалось ежегодно проверять двадцать воинских частей. С большим трудом мне с помощником удавалось выполнять эту кропотливую работу. На проверку ВПД одной воинской части необходимо затрачивать два-три дня.

Через полтора года моего пребывания в должности я стал свидетелем комплексной проверки тыла армии Управлением тыла ГСВГ по всем тыловым службам. Мне казалось, что меня особо не коснётся эта проверка. Но зря я так думал. Она коснулась и даже чуть ударила с другой стороны. Когда был зачитан акт проверки, то наряду с нарушениями и утратами по тыловым службам, оказались серьёзные недостатки и в использовании ВПД во многих воинских частях. А эти недостатки и упущения относятся уже не к тылу, а к штабам соединений и частей, значит и к штабу армии, который возглавляет генерал-майор С.А. Стычинский Для него это стало неожиданностью и огорчением. Он меня вызвал и стал отчитывать за это

безобразие. Я пытался доказать свою невиновность в этом вопросе, но он приказал писать проект приказа по 2 гв. ТА, в котором должен быть пункт о моём наказании. Уходил я от него раздосадованным, а вечером доложил Е.И. Платонову о нашей встрече с начальником штаба и о его недовольстве моей работой по ВПД и намерении наказать меня. Платонов выслушал меня и сказал, что не находит моей вины ни в чём и по этому поводу переговорит со Стычинским. На другой день, когда проект приказа был готов, я пошёл на приём к Стычинскому. Встретил он меня более приветливо и сказал, что имел разговор с моим начальником, но в ряде вопросов остаётся при своём мнении. Основная претензия ко мне сводится к тому, что я не использую ежегодные учебные сборы с начальниками штабов дивизий и полков и не выступаю на них по вопросам использования ВПД, о недостатках в штабах по этим вопросам. Кроме того, можно привлечь к проверкам в частях опытных помощников - начальников штабов (ПНШ), создав из них целую нештатную группу проверяющих. Потом он взял проект приказа и внимательно прочёл его. Дальше начал править и вставлять новые пункты. Приказ выглядел строгим, ряд должностных лиц был наказан, мне же было указано на недостаточный контроль состояния дел с ВПД в частях. Были включены пункты с его предложениями о проведении мною занятий на учебных сборах и о создании нештатной группы проверяющих ВПД. В таком виде приказ был издан и один экземпляр по моей просьбе был отправлен секретной почтой в службу ВОСО Группы войск. В дальнейшем у меня сложились очень хорошие отношения со С.А. Стычинским.
Наши армейские органы и воинские части в пунктах дислокации взаимодействовали с местными органами власти и с военными органами немецкой национальной армии (ННА). Однажды я был участником приёма у нас в городке генералов и офицеров управления тыла и их жён 4 военного округа ННА (город Нойбранденбург). Дружеская встреча происходила в столовой городка и организована была с русским размахом. Столы были заставлены разнообразными яствами: жареные поросята, крупные рыбы, утки, куры, разные салаты и колбасы и многое другое, а бутылок с водкой, шампанским и разными винами – не перечесть. И всё это были лишь холодные закуски, а дальше ждали горячие мясные, рыбные блюда и всякие запеканки. Вечер дружбы в честь праздника начался. Генерал-майор Л.В. Короп поздравил всех присутствующих с праздником и провозгласил здравицу в честь братской дружбы двух народов и двух армий. Потом был ответный тост немецкого генерала о нашей неразрывной дружбе и взаимопомощи. Дальше больше, страсти накалялись, в дело вступил оркестр и солисты. Вечер вёл артист-затейник и у него здорово получалось. Потом всё застолье пело «Катюшу» и другие песни. Вечер продолжался танцами и пляской. На этом вечере я близко познакомился с немецким офицером – восовцем майором Хорстом Хемлингом и его женою, русской по национальности. В своё время он учился в нашей ВАТТ и там, в Ленинграде,

женился на сотруднице академии. Потом мы дружили семьями и периодически встречались у нас в городке или у них в Нойбранденбурге. Проводили мы и совместные учебные мероприятия по линии ВОСО. Дружеские отношения продолжались и после увольнения из армии в Берлине и Москве. По приглашению начальника тыла 4 ВО ННА на другой год был ответный визит наших офицеров с жёнами в гости в Нойбранденбург к немцам. У них было тоже весело, но на столах стояли только бутылки со спиртными напитками и минеральной водой, да пустые тарелки с приборами. За закусками надо было ходить к столам возле кухни и самим брать их по вкусу. Спиртные напитки у них наливали официанты-солдаты в белых куртках. Ко всему был буфет в уютном помещении, где за марки можно было выпить французский коньяк и дружески в интимной обстановке побеседовать с Хорстом и его супругой. Были оркестр, песни и танцы. При завершении встречи мы искренне благодарили хозяев и тепло прощались. Домой вернулись поздно вечером.

В этих записках я кратко изложил свою служебную деятельность в должности начальника службы ВОСО 2 гв. ТА. Служба начальника ВОСО армии коренным образом отличается от службы начальников различных степеней в линейных и окружных органах ВОСО. Главное отличие заключается в том, что начальник ВОСО армии больше времени находится в управлении тыла и в войсках, в том числе и во время их погрузки на железной дороге. В это время он особое внимание обращает на меры безопасности и на должную организацию и дисциплину личного состава. Кроме того, он понуждает войска вовремя выходить на погрузку и при погрузке, например дивизии, на трёх-четырёх станциях одновременно ему необходимо побывать на каждой станции. Кроме того, начальнику ВОСО армии вменяют в обязанность руководить автомобильными подразделениями армии, что несвойственно его специальной подготовке. Ни в военном училище, ни в академии этому не учат. Но приказ есть приказ, его надо выполнять в любых ситуациях, даже порой относящихся к другим родам войск. Не нашли отражения здесь многочисленные мои поездки на Магдебургский полигон на выгрузку и погрузку войск армии (это происходило во время учений), а также в районы переправы войск через Эльбу, где приходилось наблюдать захватывающее зрелище самой переправы на различных инженерных средствах и движение танков по дну реки, а также на разыгрывающийся бой на другом берегу по захвату плацдарма, высадку тактического десанта с вертолётов. Однажды во время перерыва между выгрузкой войск на учение и их погрузкой обратно на Магдебургском полигоне я «изловчился» и съездил накоротке в Магдебург, в гости к Л.К. Руденко. В то время он был начальником ВОСО 3 Армии. Он тепло меня встретил и в домашней обстановке мы хорошо поговорили на все темы нашей жизни и службы в ПрикВО и в ГСВГ. Его жены дома не было, Аня уехала в отпуск во Львов и мы без хозяйки провели эту незабываемую

встречу. Осенью они готовились выехать в Союз по замене, намечался Ленинград, служба ВОСО ЛенВО.

За три года службы во 2 гв. ТА сменилось всё руководство армии. Командующим армией уже год был генерал-лейтенант М.И. Сорокин, начальником штаба генерал-майор В. А. Дёмин, начальником тыла полковник В. Е. Ёлкин, сменились многие офицеры управления тыла и штаба армии. Я уже был зрелым начальником ВОСО, и меня многие генералы и офицеры хорошо знали, поэтому чувствовал себя уверенно. От Е.И. Платонова поступило предложение о назначении меня на должность начальника отдела воинских перевозок службы ВОСО ГСВГ с воинским званием полковник. Я принял это предложение с благодарностью. Попрощавшись с руководством и с сослуживцами управления армии, я с семьёй к осени 1974 года перебрался в Вюнсдорф, и хорошо мы устроились в трёхкомнатной квартире, в старом немецком трёхэтажном доме на втором этаже. Когда-то в этих домах жили генералы и офицеры главного штаба сухопутных войск немецко-фашистской армии. Целая улица таких домов образовывала главный проспект военного городка. В глубине городка стояли такие же дома. Дома были связаны между собой автомобильными дорогами и пешеходными дорожками. Между домами росли бук, ясень, клён и деревья других пород. Всюду тянулись газоны и цветники. Управление и штаб ГСВГ находились по соседству с жилым городком и служебные здания располагались тоже в закрытом городке. Через дорогу от нашего дома были ресторан, а рядом книжный магазин. Чуть дальше располагалась высокая железнодорожная платформа под навесом для нашего пассажирского поезда Вюнсдорф - Москва, который ежедневно вечером отправлялся на Москву, а из Москвы прибывал утром. Здесь же располагались небольшие служебные здания нашей железнодорожной комендатуры и администрации станции. Недалеко располагался наш контрольно-пропускной пункт (КПП), через который был выход и выезд по пропускам на станцию и в город Вюнсдорф. Основной КПП был при въезде в военный городок по шоссе со стороны города Цоссена и Берлина тоже. Первым по ходу движения был военный городок управления и штаба воздушной армии, а потом уже через некоторое расстояние начинался наш городок. Было ещё два или три КПП для выезда на Лесное Озеро военных и их семей по праздничным и выходным дням и для выхода по тревоге. В городке работали магазины военторга, банно-прачечный комбинат, общая гостиница и гостиница Военного Совета, дом офицеров и средняя школа, где учились и наши дочери. Конечно, в сравнении с армейским городком в Фюрстенберге жилой городок в Вюнсдорфе был в несколько раз больше и значительнее по населённости и размаху. Здесь также было большое озеро и даже лодочная станция, где кроме лодки можно было за небольшую плату взять необходимые рыболовные снасти. На новом месте начиналась моя вторая часть службы в Германии, на более высокой её ступени. Готов ли я был к этому? Думаю,

что да. Предыдущая двадцатичетырёхлетняя служба, особенно во Львове и Фюрстенберге, подготовила меня для выполнения более сложных задач.

Вход и проезд в служебную зону производился через КПП, где постовой службой руководили офицеры, поэтому более тщательно проверялись пропуска и вносимые (ввозимые) вещи и предметы. Внутри закрытого служебного городка находилось много трёхэтажных зданий, где размещались штаб, управления и службы Главкомата ГСВГ. Главком и штаб Группы войск размещались в красивом белом здании, его звали «белым домом». Заместитель главкома по тылу, штаб тыла и тыловые службы размещались в одном здании, а служба ВОСО в соседнем здании на втором этаже, а на третьем – ПВО. Наш отдел перевозок занимал кабинеты по правой части коридора, среди них просторный кабинет диспетчерской, где проходила круглосуточная работа дежурного офицера службы ВОСО. В кабинете начальника отдела перевозок размещался также и мой заместитель полковник Ю.Е. Ерошов. В двух небольших кабинетах размещались четыре офицера, один старший офицер занимался планированием оперативных перевозок, другой – снабженческих перевозок, а два офицера обеспечивали круглосуточные дежурства и помогали старшим офицерам в планировании перевозок. В нашей стороне находился и кабинет заместителя начальника ВОСО. В левой части коридора находился просторный кабинет начальника ВОСО, далее кабинет старшего офицера по боевой подготовке, ещё дальше помещение секретного делопроизводства. Напротив находился кабинет начальника технического отдела, рядом кабинет для трёх его офицеров и ещё кабинет для начальника контрольно-ревизионного отделения и его офицера и служащего. В течение месяца с помощью моего заместителя и заместителя начальника службы ВОСО полковника Н.Г. Баглая, который прежде занимал мою должность, и моих подчинённых офицеров я основательно изучил свои функциональные обязанности и ежедневно докладывал Е.И. Платонову о состоянии дел с перевозками на путях сообщения. Начальник ВОСО был придирчив и порой давал «нагоняю» за те или иные упущения. Я воспринимал замечания как должное, потом старался недостатки не допускать. Объём перевозок был настолько большим, что уследить все нюансы в этом круговороте было не так-то просто. Основное внимание генерал Е.И. Платонов обращал на оперативные перевозки, на армейские или дивизионные учения, которые проводились под руководством Главкома генерала армии Е.Ф. Ивановского, и особенно на контроль за перекрытием реки Эльба в районе учений. Кроме того, начальник ВОСО тщательно вникал в обеспечение учетных транспортов караулами, назначаемыми от роты охраны и сопровождения транспортов, которая дислоцировалась во Франкфурте-на-Одере. Там же содержался парк специальных двухосных вагонов, изготовленных немцами по заказу и предназначенных только для наших караулов. В этих вагонах было предусмотрено всё необходимое, чтобы караульные в пути хорошо

несли службу, отдыхали и спали и готовили себе горячую пищу. Их движение по территории ГДР и ПНР до Бреста и обратно было под контролем дежурного по ВОСО и отмечалось в графике. Иногда таких вагонов и караулов не хватало из-за того, что они по разным причинам задерживались в Бресте или на железных дорогах ПНР. В таких случаях Е.И. Платонов нервничал и требовал объяснений о принятых мерах. Ещё он был придирчив по обеспечению немецкими платформами погрузки автобатов, убывающих в Союз на уборку урожая. Автобатов отправляли много и мороки с ними было тоже много. У немцев не хватало платформ и мне приходилось ездить в Берлин в МПС и обращаться сначала к начальнику военного отдела МПС ГДР полковнику В. Кульке. Порою с ним и переводчицей Фридой мы шли к министру Отто Арндту, и я от имени Командования Группы войск вручал письмо и настойчиво добивался решения вопроса. Однажды я добивался выделить для этих целей вертушки из шестиосных платформ, министр никак не желал этого делать, ввиду недостатка этих платформ и надобности в них самим немцам для перевозок, кроме того, поляки старались их использовать для своих перевозок. Пришлось заверить министра, что вертушки мы берём на особый учёт и будем контролировать их возвращение из Бреста по польским дорогам. Было сформировано двадцать таких вертушек, и мы с задачей справились. Как правило, по таким важным вопросам к Министру Арндту ездил начальник ВОСО, но когда он был в отпуске или в госпитале, то я принимал на себя эту хлопотную задачу. Предварительно я заготавливал письмо и шёл на доклад к начальнику штаба ГСВГ генерал-полковнику В.Г. Гринкевичу. После краткого доклада я давал ему на подпись письмо. Он читал, правил и отправлял к своей машинистке, та печатала на особой машинке и отличной бумаге. В.Г. Гринкевич подписывался, как первый заместитель Главкома ГСВГ. Собираясь в МПС ГДР, я не забывал заехать в нашу пекарню, где мне в коробку клали несколько свежеиспечённых кирпичей чёрного хлеба и три-четыре батона. С этими дарами и банкой растворимого кофе я приезжал в МПС, которое находилось недалеко от Бранденбургских Ворот. Там я заходил к Фриде, ей отдавал коробку и потом мы шли к Кульке. Иногда сам Кульке принимал решение, в другой раз приходилось обращаться к первому заму министра, порой и к министру. За два года службы в Вюнсдорфе раз пятнадцать я был в МПС по вопросам воинских перевозок. Два-три раза я был там с Е.И. Платоновым

Одним из трудных и беспокойных видов оперативных перевозок были перевозки призывников и увольняемых военнослужащих комбинированным способом с использованием самолётов гражданской авиации (ГА), немецких пассажирских поездов – «вертушек» и военных автомобилей, приспособленных для перевозки людей. Эти перевозки осуществлялись дважды в год, и приходилось к ним готовиться за полтора-два месяца. Включались в подготовительную работу ряд управлений и служб ГСВГ,

объединений (армий), соединений (дивизий, бригад), частей (полков, отдельных батальонов). Руководство всей подготовкой осуществляли штабы. Важным в этой работе было планирование Центральным управлением военных сообщений (ЦУП ВОСО) перевозок самолётами ГА призывников из Союза в ГСВГ на шесть военных аэродромов. К нам эти планы, совместно разработанные с ГОМУ (Главное ОРГМОБ Управление ГШ МО СССР) и МГА поступали за три недели до начала перевозок. В нашем отделе эти планы тщательно изучались. Непосредственно занимались этим полковник Ю. Ерошов и майор В. Астахов. На большом бланке отрабатывался графический план перевозок с увязкой самолётов и «вертушек» по аэродромам и станциям назначения. Этот план согласовывался с Организационным Управлением штаба ГСВГ и МПС ГДР и утверждался начальником штаба ГСВГ. Выписки из плана направлялись всем исполнителям, и в назначенное время начинались комбинированные перевозки призывников и уволенных в запас воинов. К ним привлекалась масса офицеров, сверхсрочников, сержантов и солдат срочной службы, специалистов тыловых служб и выделялось много материальных и денежных средств. Кроме того, по автомобильным дорогам ГДР двигалось множество колонн военных автомобилей да одиночных машин, совершавших людские перевозки и перевозки материальных средств. А сколько было задействовано ВАИ и немецкой полиции?! Ежедневно на военные аэродромы садилось до четырёх-пяти десятков самолётов ГА, а по железным дорогам ГДР двигались днём и ночью 22 пассажирских вертушки. И всё это было на контроле в службе ВОСО. Майор Астахов с раннего утра и допоздна вёл исполненный график движения самолётов и «вертушек». Он основательно освоил учёт и контроль движения воздушных судов и «вертушек», умело пользовался открытой и закрытой связью с ЦУП ВОСО, органами ВОСО ГСВГ и КП на аэродромах. У него всегда были готовы итоговые данные по перевозкам на 6.00 и 18.00, которые начальник ВОСО или я докладывали начальнику штаба ГСВГ. Полковник Ерошов помогал Астахову и оставался иногда за него. Ночью самолёты не летали, а учёт и контроль вертушек осуществлял дежурный по ВОСО. Плохо приходилось, когда портилась погода. Тогда происходил сбой движения самолётов, иногда самолёты не летали по нескольку дней. В это время создавалась напряжённая обстановка в лагерных палаточных городках на аэродромах и в учебных центрах армий. О сбоях в движении самолётов и принимаемых мерах в связи с этим чаще приходилось докладывать начальнику штаба Гринкевичу. Он активно обсуждал предложения по смягчению обстановки в палаточных городках и по другим вопросам и даже выходил с предложениями и просьбами в Генштаб. Он досконально вникал в перевозки и порой высказывал даже свое неудовольствие по каким-то вопросам, в другой раз мог похвалить за чёткий доклад и проявленную инициативу. Как правило, весной (май месяц) перевозки осуществлялись в более спокойной обстановке, погода благоприят-

ствовала нашему делу, напротив осенью (октябрь месяц) мы часто попадали «впросак» из-за погоды. Но задачи мы выполняли с честью, за что не раз отмечались в приказах Главкома ГСВГ благодарностями и ценными подарками. В заключение могу сказать, что такие большие комбинированные перевозки, которые осуществлялись внутри СССР и за границу (ГДР, ПНР, ЧССР, ВНР, Куба и другие страны) под руководством ГШ МО СССР имели большое мобилизационное значение для нашей страны. Жаль, что в нынешних условиях, когда ГА малочисленна и находится в частных руках, что-либо подобное, как прежде, вряд ли можно осуществить.

В период моей службы в ВОСО ГСВГ проходили дружественные встречи между руководством МПС ГДР во главе с министром Отто Арндтом и нашей службой во главе с генералом Е.И. Платоновым. А также встречи между нами и ВОСО ННА во главе с генералом Грефе. Они приезжали к нам в городок. Встреча организовывалась в ресторане с приглашением небольшого оркестра и солистов из ансамбля песни и пляски ГСВГ. Однажды немцы отмечали юбилей железных дорог ГДР. Встреча происходила в Берлине в театре. По нашему ходатайству в театре перед руководством МПС и передовиками производства выступил наш ансамбль песни и пляски в полном составе. Немцы бурно встречали каждый номер и часто вызывали артистов на «бис». После концерта в ресторане был дан званый обед, на котором присутствовали руководители МПС, партработники и некоторые передовики производства. Были мужчины и женщины. От нашей службы было три офицера и зав. делопроизводством, симпатичная Марина. Я возглавлял нашу маленькую группу. Е.И. Платонов находился в военном госпитале, а Н. Баглай в отпуске. Прошло всё на высоком уровне. Я выступал с приветствием третьим после министра и на немецком языке кратко поздравил присутствующих с праздником и выразил от командования благодарность министру и всем железнодорожникам за большую помощь, которую они оказывают нашим войскам. В перерывах между тостами играл немецкий оркестр, и участники торжества танцевали. Танцевал и я, и мои товарищи, а Марина была нарасхват. В конце обеда я поблагодарил министра за приглашение, а он просил передать привет Е.И. Платонову и пожелание быстрейшего выздоровления. Перед уходом нам вручили коробку с бутылками и конфетами и каждому буклеты о празднике. Возвращались мы из Берлина в приподнятом настроении, вели оживлённый разговор, шутили и смеялись. Так мы доехали до госпиталя. Платонов вышел к нам, и мы поехали с ним за пределы госпиталя. Возле дороги нашли лавочку и удобно расселись на ней. Евгений Ильич был в хорошем расположении духа и у нас завязался непринуждённый весёлый разговор. Тут же открыли коробку и с разрешения нашего начальника начали угощаться вином и конфетами. Передали ему привет и пожелания министра, а потом подробно рассказали о театре и концерте, о ресторане и прошедшем торжественном обеде. Уже был поздний вечер, когда мы за-

вершили наш «отчёт», потом доставили Евгения Ильича в госпиталь, тепло с ним попрощались и поехали домой в наш военный городок.

Запомнилась ещё одна встреча в Берлине на стадионе «Локомотив», хотя дружеских встреч было значительно больше. Здесь встречались совместно с семьями наша служба ВОСО и Представительство ВОСО при Берлинской дирекции с одной стороны и ЦУП ВОСО ННА с другой стороны. На стадионе были установлены палатки, а в них буфеты с разной снедью, мороженым, конфетами и лимонадом. За столиками можно было посидеть, поговорить и полакомиться чем-нибудь вкусненьким. На стадионе были устроены занятные спортивные игры для взрослых и детей. Все эти затеи немцы взяли на себя. В них принимали участие почти все участники встречи. Задор и веселье царили от начала и до конца. Всем победителям вручались со вкусом сделанные призы, а детям вручали необычные игрушки и куклы. Проводились командные игры в футбол и волейбол. Одиночные соревнования в беге, прыжках, метании копья и дисков привлекали взрослых и детей. Для детей были придуманы разные забавы. Над стадионом нёсся шум и смех взрослых и детей. Призы и награды получили все участники. Потом в палатках был устроен обед, на котором произносились тосты и весёлые спичи. Расставались со слезами на глазах, благодарили хозяев и желали им добра и счастья.

В выходные дни иногда в составе двух-трёх семей мы выезжали на пригородном поезде в Берлин побывать в магазинах, сходить в зоопарк и на американские горки, походить по улицам и в парках, побывать у Бранденбургских ворот и в Трептов-парке у знаменитого памятника Вучетича Советскому Солдату и в других примечательных местах. Помимо этого школьников возили в Берлин на экскурсии и на встречи с немецкими школьниками. Иногда мне приходилось по делам ездить в аэропорт Шонефельд, расположенный в пригороде Берлина. Проезжая немецкий городок Цоссен, а он был первым на пути в Берлин, то по правой стороне стоял невзрачный трёхэтажный небольшой дом предателя Павлова, где он жил с рыжей немкой. Я невольно обращал внимание на это строение и задумывался о судьбах людей в тот грозный исторический период. Возможно, если не было бы войны, то Павлов мог бы дослужиться до высоких чинов и его вспоминали бы добрым словом. К сожалению, сослагательное наклонение не даёт человеку положительного знака. Возврата к доброму имени таким людям нет. Хотя иногда история играет злую шутку с предателями типа Мазепы и подобными другими историческими лицами. Может быть, придёт время, и предателя Павлова реабилитируют и вдобавок поставят ему и другим предателям памятники. У нынешних правителей всё может быть.

Интересными моментами в нашей восовской службе были ежегодные учебные командирские сборы, на которые привлекались начальники отделов и старшие офицеры службы ВОСО ГСВГ, начальники ВОСО ар-

мий, представители ВОСО при дирекциях и их заместители. Сборами руководил начальник ВОСО ГСВГ. Из всех сборов хорошо запечатлелись двое из них: одни в Дрездене, другие в Магдебурге. Сборы проводились на базе представительств ВОСО при дирекциях. В полной мере были задействованы руководители Дирекций во главе с их президентами. Например, в Дрездене были посещения Дрезденской картинной галереи в сопровождении экскурсовода, загородного королевского дворца, королевского охотничьего домика (целая усадьба, обставленная чучелами зверей и птиц, различными шкурами, ружьями старинных образцов и многим другим). В охотничьем домике, в просторном зале за большим длинным и широким деревянным столом с блестящей столешницей и высокими резными деревянными стульями нам был дан обед, приготовленный из дичи. А перед трапезой каждому была подана керамическая кружка с черепашьим бульоном. Даже теперь я ощущаю этот чудесный вкус черепашьего бульона. Много было тостов, много было съедено и выпито! На другой день нас возили далеко за город в Высокий замок над Эльбой. В сопровождении экскурсовода нам показали много чудес и рассказали много легенд в истории этого старинного замка, в том числе и про глубокий колодец. С высоты птичьего полёта интересно и красиво смотрится голубая лента извивающейся далеко внизу Эльбы. На третий день после обеда нас пригласили в спортивный дворец, где были организованы соревнования в кегли. Азартно бились Е.И. Платонов и президент дирекции. Вокруг собрались наши офицеры и немцы из окружения президента и поддерживали возгласами этот поединок. На столах стояли бутылки с немецкой водкой, газированной водой и стаканчики. Нас предупредили, чтобы пили только чуть-чуть, так как вечером в ресторане президентом будет дан прощальный ужин. В первоклассном ресторане состоялся этот чудесный ужин с тостами, музыкой и песнями. Е.И. Платонову президент вручил хрустальную вазу за победу в кегли. Всем офицерам были вручены красивые железнодорожные памятные медали и коробки с коньяком и конфетами. Представителем при Дрезденской дирекции в этот период был подполковник Виктор Зубарев, который в скором времени стал моим заместителем вместо Юрия Ерошова, который убыл из ГСВГ в связи с завершением срока службы.

В другой раз мы собрались в Магдебурге. Здесь представителем ВОСО был подполковник Малый Николай Николаевич. За три дня немцы нам показали, на что они способны в проведении культурных мероприятий. На другой день рано утром нас посадили в большой комфортабельный автобус и повезли в горы Гарц. Была тёплая зима, но дороги были в прекрасном состоянии. С нами был экскурсовод и он по дороге рассказывал о примечательностях и истории этого гористого края. В большой коробке находилось множество стограммовых бутылочек с водкой и шоколадных конфет. Кто брал выпить, а кто брал на память. С коробкой в автобусе стало веселее, и экскурсанты запели наши русские песни. На первой останов-

ке, на большой поляне, был устроен привал. В шалаше из толстых жердей был сооружён по центру в углублении костёр, над которым висел котёл, а в нём доводилось до кипения вино - глинтвейн. Немец – виночерпий в тирольской одежде черпал ковшом горячее вино и разносил его по кругу, разливая его по разноцветным глиняным кружкам. Мы сидели на лавках вокруг костра и маленькими глоточками смаковали этот горячий ароматный напиток. Возле шалаша стояли музыканты и певцы и исполняли тирольские песни с тонкими переливами и улюлюканьем. Мы, зачарованные их голосами, сидели и слушали изумительные песни и музыку. Это настолько врезалось в память, что, закрыв глаза, я и теперь всё это вижу перед собой. Потом нас повезли к охотничьей усадьбе, где встречали с музыкой, с медведем и горячими сосисками прямо с мангалов и водкой в стаканчиках, и это делалось на снегу, недалеко от охотничьего дома. А потом в доме нас ждал прекрасный обед, где было много всякой дичи и иной снеди. За столом произносились дружеские тосты, а потом перешли на охотничьи рассказы и анекдоты и завершили обед благодарностями в адрес устроителей. Последним аккордом в этой встрече было посещение знаменитой пещеры с её таинственными знаками на стенах и громадными сталактитовыми сосульками, свисающими с потолка, с которых падали крупные капли воды. На полу образовалось небольшое озерцо, вокруг которого мы стояли и слушали рассказ экскурсовода об этом удивительном явлении природы. В завершение этой интересной встречи Николай Малый устроил нам концерт, исполнил своим прекрасным тенором прямо здесь в большом зале подземелья несколько песен и романсов под наше бурное одобрение. В гостиницу мы возвращались порядком уставшие.

Был я участником ещё одного интересного для меня командирского сбора. Проводил его начальник тыла Группы войск генерал-лейтенант Г. Тарасов на базе нашего железнодорожного понтонного батальона. Мне Е.И. Платонов поставил задачу провести занятие с тыловиками по использованию грузовой парашютно-десантной тары для десантирования материальных средств нашим войскам, действующим в тылу противника. Учебную парашютно-десантную тару и инструктора по ней отрядили из разведбригады, куда я ездил с предписанием начальника штаба ГСВГ. В бригаде всё необходимое для занятий было отобрано, в том числе плакаты по устройству ГПДТ, и уложено в автомашину. Бригада находилась недалеко от Фюрстенберга. Вновь я встретился с этим городом, где по-боевому проходила прежде моя служба и где осталась часть моей души.

Занятие проходило в клубе батальона. Генералы и офицеры начальствующего состава тыла Группы войск сидели в зале, а я, инструктор и два солдата-помощника, а также системы ГПДТ и плакаты находились на сцене. У меня на трибуне лежал конспект, утверждённый Е.И. Платоновым, к которому я иногда прибегал во время доклада. Инструктор с солдатами по ходу доклада показывал устройство парашютных систем, а потом укладку

парашютов и затаривание грузов в парашютную тару. В течение двух часов аудитория внимательно слушала и следила за нашим рассказом и показом о ГПДТ и её применении. После доклада было несколько вопросов, на которые я ответил со знанием дела. В заключение занятий начальник тыла Группы войск меня поблагодарил и крепко пожал руку. Памятью об этом и в целом о службе осталась грамота, подписанная Г. Тарасовым, которая лежит в моей папке с другими грамотами и от других начальников, в том числе две от А.С. Клёмина и одна от Д.Т. Язова.

За полтора года службы под непосредственным руководством Е.И. Платонова я многому научился в выполнении практических задач, связанных с большим объёмом воинских перевозок различными видами транспорта, при этом я, как всегда, настойчиво проявлял полезную инициативу. Евгений Ильич доверял мне, «отпустив в свободное плавание». По вопросам перевозок я часто докладывал лично начальнику штаба Группы войск, который довольствовался моим докладом и не спрашивал даже, где находится начальник ВОСО в данный момент. Служба в ГСВГ у Е.И. Платонова подходила к концу, и он ездил в Дрезден, Котбус и другие города, якобы с проверкой восовцев, но на самом деле он прощался с полюбившемися ему местами и комендантами. Особенно это происходило летом 1975 года, когда его супруга Вера Яковлевна по семейным делам ездила во Львов. Однажды он пригласил меня в Бад Зааров, в наш военный санаторий для лётчиков. Санаторий был расположен в красивом парке с большим озером. Там оказалось несколько знакомых генералов, один из которых пригласил к себе в номер и предложил выпить и закусить. В течение часа мы подкрепились, как следует, а потом пошли по парку на прогулку и затем подошли к озеру. Здесь собрались рыболовы-любители с удочками и спиннингами и азартно закидывали свои снасти. Возле них толпились наблюдатели–«советчики» и некоторые пытались «помочь» словом своим знакомым по палате. Но рыба шла неохотно, видно чуяла «массовку на берегу». Погуляв по парку и поговорив со знакомыми от души, мы выехали в Вюнсдорф. В другой раз, после обеда, он пригласил меня поехать на Лесное озеро, в пяти километрах от Вюнсдорфа. Перед выездом из городка мы зашли в продовольственный магазин, где Евгений Ильич купил несколько бутылок пива и несколько рыб копчёной воблы, немного подумав, взял ещё бутылку водки и пластмассовые стаканчики. С бумажным пакетом мы вышли из магазина, сели в чёрную «Волгу» и выехали на озеро. Неширокая асфальтированная дорога шла по густому сосновому лесу, где, как рассказывали, росли грибы и ягода черника. Вскоре мы подъехали к озеру, где не было ни одного человека. Мы вышли из машины возле черёмушника, с деревьев свисали кисти чёрной черёмухи, нашей любимой сибирской ягоды. Конечно, я тут же сорвал несколько горстей ягоды и с аппетитом съел её, но оскомина дала знать о себе. Евгений Ильич немного попробовал, плюнул, махнул рукой и говорит: «Как ты

ешь такую невкусную вяжущую ягоду?». Я ответил, что в Сибири эта ягода потребляема каждым пацаном, особенно она вкусна после первых заморозков. Водителя мы отправили погулять возле озера, а сами стали чудодействовать с пивом и очень вкусной воблой с икрой. Генерал повёл разговор о службе во Львове, об интересных минувших событиях, рассказывал о встречах с командующими и как он выходил иногда из сложных ситуаций. А такие ситуации были и некоторые из них разворачивались на моих глазах. Иногда он приглашал меня домой, и мы вдвоём готовили ужин, а потом за столом долго беседовали на различные темы и, конечно же, пили и закусывали, чем бог послал. Генеральский дом, построенный нашими военными строителями, находился рядом с КПП, через который мы проходили на службу. На квартире у Е.И. Платонова я бывал несколько раз и при Вере Яковлевне тоже.

В службе ВОСО, когда я приехал служить в ГСВГ, должность старшего офицера по боевой подготовке исполнял подполковник Жеребцов Юрий Петрович. С ним мы заканчивали ВАТТ, верно, он заканчивал очный курс, а я заочно. Периодически мы встречались на командирских сборах, а когда я был назначен на должность в службу ВОСО, то мы встречались постоянно, а в выходные дни ходили друг к другу в гости и дружили семьями. Но это длилось недолго. Е.И. Платонов предложил Юрию поехать в Фюрстенберг на мою бывшую должность начальника ВОСО 2 гв. ТА, и он дал согласие. Эта должность повыше рангом, да и оклад значительно больше. Платонов предложил мне поехать с ним и представить его командованию армии и дал свою служебную машину. Получилось всё хорошо. Без стеснений и волнений я заходил с Юрой в кабинеты начальников, и он в парадной форме представлялся, начальник с ним здоровался, а потом здоровался со мной, невольно улыбаясь. Интересовались моей службой на новом месте, и я отвечал, что служу хорошо, как того требует гвардейское звание, полученное в прославленной 2 гв. ТА. Мне улыбались в ответ, а я подбадривал Юрия и говорил, что восовские боевые традиции подполковник Жеребцов продолжит и преумножит их. Потом мы поехали в Равенсбрюк, в армейский автобат, где я представил его командиру и офицерам автобата. После представлений мы заехали в КЭЧ, пригласили сотрудника и поехали смотреть квартиру, которая явно понравилась Юрию. Мы попрощались с ним в моём бывшем кабинете в тыловом доме, я пожелал ему успехов и уехал в Вюнсдорф. О вступлении Юрия в должность я коротко доложил Е.И. Платонову. Потом периодически мы говорили с Юрой по телефону, и я давал ему ответы на возникающие по службе вопросы.

Первым по замене уехал заместитель начальника ВОСО полковник Н.Г. Баглай, прекрасный человек и товарищ. Он очень много помогал мне в моём становлении в должности, которую он прежде занимал. Я часто обращался к нему с вопросами по службе, и он терпеливо мне объяснял как

решить тот или иной вопрос. Поэтому я очень был благодарен ему за помощь и поддержку, особенно в начале моего пути в службе ВОСО ГСВГ. Он уезжал в Ригу на должность начальника ВОСО Прибалтийской железной дороги. Мы тепло его проводили. Позже я с ним встречался на командирских сборах руководящего состава ВОСО, проводимых под руководством начальника ЦУП ВОСО в Москве на Красной Пресне. На его место приехал полковник Федченко Анатолий Трофимович, небольшого роста, но очень подвижный, как будто только что сошедший с ринга боксёр малого веса. Оно так и было, Толя был мастер спорта по боксу. Новичок активно вникал в служебные дела, часто обращался к Е.И. Платонову, подолгу беседовал со мной. Я хорошо знал дислокацию войск, районы погрузки и выгрузки войск и многое другое, о чём подробно рассказывал на память и не раз. У Анатолия память была хорошей, и он быстро входил в курс дела. Однажды Анатолий побывал с Е.И. Платоновым в «тёмной комнате» Оперативного Управления, где разрабатываются и хранятся «планы войны». В то время мне ещё не положено было бывать там, хотя я знал о существовании таких планов. Я не удержался и задал Анатолию общий вопрос: «Интересно было?». Он ответил: «Очень здорово. Графика у Евгения Ильича изумительная!». Я понял, что карты и графические документы отработаны рукой первоклассного чертёжника, а рукописи исполнены настоящим писцом. Любил Евгений Ильич красиво писать и оформлять документы. В числе множества писем в моём архиве есть несколько писем и открыток Евгения Ильича. Иногда я читаю эти письма и долго держу их в руках, гляжу на красоту письма и проникаю в смысл слов, мысленно вижу исполнителя и чувствую его настроение во время работы над письмом. У нас была настоящая дружба до конца жизни Евгения Ильича.

Вскоре пришла замена Е.И. Платонову из Ленинграда в лице полковника Н.А. Мистюкова, который был моложе предшественника на двенадцать лет и на год моложе меня. Верно, А. Федченко был на много моложе всех нас. Е.И. Платонову предстояло через месяц убыть в Ленинград на должность начальника ВОСО ЛенВО вместо Н.А. Мистюкова, а пока он до обеда был на службе и вводил в курс дела нового начальника, а после обеда дома готовил вещи, мебель, посуду и тару к отправке в контейнере в Ленинград. Там его уже ждал А.В. Вакс, бывший заместитель и близкий друг, который занимал должность начальника ВОСО Октябрьской железной дороги. Так что им предстояла совместная служба в знаменитом городе и продолжение семейной дружбы до конца жизни.

При Н.А. Мистюкове моя служба шла своим чередом. Имея значительный опыт в организации воинских перевозок и в общении с МПС ГДР, а также хорошие знания структуры и дислокации войск ГСВГ, да и сети дорог ГДР, я делился своими знаниями с новым начальником. Потом он стал выезжать в Берлин в МПС и ЦУП ВОСО ННА и брал меня с собой, где знакомился с руководством и устанавливал с ним взаимодействие. Мы

даже побывали у начальника транспортной полиции, где был устроен великолепный приём. Николай Андреевич вёл себя раскованно, порой улыбался и даже азартно смеялся вместе с немцами, пытался говорить по-немецки и немцы помогали ему в этом, и в общем выходило весело и непринуждённо. В общении с подчинёнными он был проще Евгения Ильича, старался вникнуть в служебные дела своих подчинённых, прямо у них на рабочем месте. Мы быстро сошлись и подружились. Он не раз бывал в нашей семье и приглашался на обед.

Важным событием в нашей службе с Н.А. Мистюковым были комбинированные перевозки по замене старых типов танков (Т-10), установленных на оборонительных рубежах (вкопанных в землю) на новые образцы (Т-64). Это происходило в июне 1976 года. Из СССР по Балтике танки должны были везти в больших десантных судах ВМФ в морской порт Росток, где должны были перегружаться в эшелоны, а выгруженные из эшелона тут же должны были загружаться в суда. И главное требование гласило: вся работа должна выполняться в тёмное время суток. Получив из ЦУП ВОСО МО СССР график (расписание) движения десантных судов по Ростоку и загруженность их танками, мы разработали графоплан перевозок эшелонов с танками по железным дорогам ГДР, согласовали его с МПС ГДР и утвердили у начальника штаба ГСВГ. Две недели шли эти перевозки. В порту Росток погрузочно-разгрузочной работой руководил Н.А. Мистюков. Полностью была задействована наша восовская военно-морская комендатура и были привлечены восовцы из Представительства в Шверине. Немецкие железнодорожники как всегда работали чётко, а что касается прибытия в порт судов с танками, то график по разным причинам нарушался, поэтому приходилось эшелоны с танками, идущими в порт на перегрузку в суда, задерживать перед Ростоком и ставить их на отстой на небольших станциях. Я почти постоянно находился на службе, имел закрытую связь (ЗАС) с начальником ВОСО и начальником штаба ГСВГ. Не выгруженные суда днём стояли на рейде. Мистюков от усталости еле держался и основательно охрип. Через неделю в помощь выехал А.Т. Федченко. Вдвоём сподручнее было развязывать этот узел. Проделана была большая работа. Среди других мы, восовцы, также были отмечены в приказе Главкома благодарностями и ценными подарками.

Летом 1956 года в Вюнсдорф с проверкой приехал начальник ЦУП ВОСО МО А.С. Клёмин с начальником контрольно-финансовой службы С. Синёвым. Анатолий Степанович знакомился с личным составом службы и выполняемой ею работой. Докладывал и я ему о себе, о подчинённых и нашей работе. Расположен он был доброжелательно и остался доволен моим докладом и моей служебной деятельностью. В заключение он поблагодарил меня за доклад и успешную службу и пожелал успехов в ратном труде. Дважды, в вечернее время, встречался со Славой Синёвым у него в номере гостиницы военного совета, и засиживались почти до петухов. Он

хороший рассказчик и рассказал намного больше, чем мы выпили. Я тоже за словом в карман не лез, так как на своём веку, особенно в родной Сибири, повидал много чего. На другой день А.С. Клёмин, Н.А. Мистюков и я ездили в Берлин в МПС ГДР, где произошла встреча с министром путей сообщения СССР Бещевым Борисом Павловичем. Состоялась очень интересная беседа между нами, особенно между Клёминым и Бещевым. Рассматривались некоторые проблемы взаимодействия между Группой войск и МПС ГДР и другие вопросы. Б.П. Бещев был в хорошем настроении, интересовался даже нашей службой и жизнью. Далее была встреча с Отто Арндтом, на которой я не присутствовал. Я же зашёл к полковнику Кульке по вопросам предстоящих воинских перевозок и во взаимопонимании решили всё, что требуется. Спустя некоторое время появился Н.А. Мистюков, любезно поздоровался с Кульке, спросил о наших делах и мы, поблагодарив его, попрощались и вышли. Потом с А.С. Клёминым мы вернулись в Вюнсдорф.

За пять лет службы в ГСВГ я трижды один ездил отдыхать в наш военный санаторий на курорте ГДР Бад Эльстер. Дважды, когда служил во 2 гв. ТА и один раз из Вюнсдорфа. Курортный город Бад Эльстер находится на юге Германии на границе с Чехословакией. Порой мы ходили по горным тропам и переходили чешскую границу и не видели никаких пограничных постов. Город небольшой, с красивыми светлыми зданиями весь утопает в зелени и цветах. Есть рестораны, кинотеатр и красивая кирха. С отдыхающими я побывал во всех заведениях и не один раз. Эмблемой города считается сорока. По преданиям сорока уставшего охотника к истоку привела и он, напившись воды, почувствовал прилив сил и бодрости. Так была обнаружена целительная вода, на базе которой был в конце концов образован замечательный курорт со многими санаториями. Как сейчас помню, в кинотеатре я дважды смотрел на немецком языке французский комедийный фильм «Мой дядя Бенжамин». Без перевода я хорошо всё понял и насмеялся от всей души. В кирхе мы наблюдали проведение с подростковыми девушками ритуала конформации. Очень красивый ритуал. В ресторане мы отмечали дни рождения, причём уютный ресторанчик находился недалеко от санатория. Однажды из 2 гв. ТА собралась группа старших офицеров человек десять. Среди них был статный и красивый мужчина с рыжими усами, прямо скажем, добрый молодец, заместитель командира гвардейской дивизии полковник Фёдоров. Он пригласил нас в ресторан отметить его личный праздник, все дали согласие. Присутствовал также заместитель начальника политотдела полковник, фамилию запамятовал. В это же время в санатории отдыхал наш командующий армией Герой Советского Союза генерал-лейтенант Тенищев Иван Иванович. Решили пригласить его в нашу компанию, которая разместилась в отдельном номере. Попросили пойти политработника, и он вернулся с командующим. Настроение у всех было, прямо скажем, великолепное. Именинник просто бли-

стал своим остроумием. Анекдотами сыпал, как из рога изобилия, причём тактичными и остроумными. Владел этим «оружием» и наш командующий. Были здравицы в честь именинника и благодарственные слова в честь командующего за его участие в этом праздничном мероприятии. Вскоре все в весёлом настроении пошли в клуб санатория на танцы. Там командующий и я отличились пляской, за что получили призы. Однажды я съездил в соседний город-курорт Брам Бах, который краше Бад Эльстера необыкновенным зелёным нарядом и красивыми прудами с экзотической рыбой. До сих пор в памяти крупные красные рыбы, которые одна за другой плывут «в подводном царстве». Отдыхал я славно и настойчиво лечил целебной водичкой свой организм. Возле бюветов всегда играл немецкий симфонический оркестр, и люди сидели и стояли, слушая классические мелодии, среди них всегда находился и я.

Глава 8. ВОЗВРАЩЕНИЕ ВО ЛЬВОВ

Осеню 1976 года завершалась моя служба в Германии, и я получил назначение во Львов, в свой родной Прикарпатский военный округ, на должность заместителя начальника ВОСО ПрикВО. Проводили меня очень хорошо. В ресторане собрались сослуживцы во главе с Мистюковым Николаем Андреевичем, а также немецкие офицеры с полковником Кульке и Фридой. От ВОСО ННА был подполковник Хорст и ещё два офицера. Николай Андреевич проявил себя во всём блеске организаторского таланта, и прощальная встреча прошла весело на минорной ноте без запинок. Выступали многие и говорили тёплые слова, вспоминали нашу совместную службу и работу. Были вручены подарки от МПС ГДР и медаль содружества от министра обороны ГДР. Был также вручён адрес и дорогой подарок от нашего коллектива. В завершение я всех поблагодарил за совместную службу и каждому крепко пожал руку. На этом я завершил свою беспокойную службу в ГСВГ. После службы в армии я дважды был в ГСВГ, но это были только тёплые встречи с восовцами и поездки по прошлым моим служебным местам.

В штаб тыла ПрикВО прибыл я в парадной форме, чтобы представиться начальнику тыла генерал-лейтенанту Коломийцеву Ивану Харитоновичу. Предварительно я зашёл в службу ВОСО, тепло поздоровался с офицерами и служащими. Начальник ВОСО полковник Кононов Юрий Степанович находился в отпуске, и его временно замещал главный инженер полковник Семенюк Николай Григорьевич.

Зайдя в кабинет начальника тыла, я доложил по форме И.Х. Коломийцеву о своём назначении. Из-за стола вышел высокий мужчина крепкого телосложения, с красивым светлым лицом и большими серыми глазами, в целом – правильными чертами лица, с чуть заметной приветливой улыбкой. Он крепко пожал мою руку и пригласил сесть к столу для беседы. Я коротко доложил о своей прежней службе. В завершение беседы он поздравил меня и высказал надежду на моё успешное продолжение службы в Краснознаменном Прикарпатском военном округе. А пока, до возвращения Ю.С. Кононова из отпуска, советовал изучать обстановку в органах ВОСО и свои новые функциональные обязанности. Наша первая встреча завершилась в доброжелательной обстановке. После этого я зашёл к начальнику штаба тыла полковнику Е.Н. Подкопаеву, бессменно занимающему этот пост. Он вышел из-за стола, крепко пожал руку и обнял меня. Мы были настоящими земляками по нашей совместной и продолжительной службе. Это была взволнованная встреча. Он более подробно рассказал об общей обстановке в войсках округа и в тыловых частях и учреждениях в частности. Потом я представился новому для меня заместителю начальника тыла полковнику Е.И. Буйнову, который оказался очень приветливым и внимательным человеком. Дальше я прошёл по всем кабине-

там и познакомился с начальниками служб тыла и всеми офицерами, кто был на месте. Многих я знал по прежней службе, и нам было о чём поговорить. После обеда я пошёл в главное здание, где побывал во многих управлениях и отделах и представился их начальникам. Зашёл также я к начальнику штаба округа генерал-лейтенанту М.А. Тягунову, представился ему и передал привет от начальника штаба ГСВГ, генерал-полковника В.Г. Гринкевича. Он поблагодарил меня и поздравил с новой должностью. Командующему В.И. Варенникову и его заместителю Н.Б. Абашину по положению я не представлялся. О моём вступлении в должность их и члена ВС Н.Д. Шовкуна информировал начальник тыла.

В службе ВОСО мне было интересно ближе познакомиться с офицерами и служащими, с их деятельностью и с кадрами и обстановкой в линейных органах ВОСО округа. Сначала я беседовал с Н. Семенюком. Прежде мы не были знакомы. Он рассказал о своей службе и семье. Небольшого роста, брюнет с чёрными усиками, подвижен и немногословен. Так что беседа с ним была краткой, но полезной. Он настаивал, чтобы я освободил его от врио начальника ВОСО и взял на себя исполнение этой обязанности, он явно тяготился ответственностью. Но я отказался, не смея нарушать приказание начальника тыла.

Потом я беседовал со старшим офицером Ю.И. Лащом, который ведал боевой подготовкой, кадрами и рационализаторской работой. На меня возложены также эти вопросы, конечно и другие. С Юрием Ивановичем мы были знакомы и ранее, поэтому быстро нашли общий язык, и он тут же предложил продвинуть ряд инициативных работ. Украинец из «западенцев», среднего роста, характерным украинским лицом, большими серыми и умными глазами с хитринкой, полными губами, подвижными и умелыми руками, любящего поговорить с заметным украинским акцентом и оказать порой «излишнюю услугу», но от души, одним словом, «свой парень». У меня с Юрой сложились самые дружеские отношения по службе и в личной жизни и до сих пор мы поддерживаем добрую связь. «Излишняя услуга» его заключалась в том, чтобы зайти по пути в кафе и выпить по «кофейку» с коньячком. Иногда он предлагал на свои кровные, а когда интересовались откуда они, то отвечал, что «заработал» на рационализаторской работе. Он всегда ходил с портфелем и в нём носил «рацпредложения», разные блокноты и книги, а также банку кофе, кипятильник и стограммовые дюралевые стаканчики, часто бывала там и маленькая коньячку. Потом я узнал, что он основательно освоил специальность переплётчика и в свободное время «делал» книги из толстых художественных журналов или развалившимся книгам возвращал новую жизнь. Умный и находчивый офицер. Он помогал начальнику ВОСО и мне во многих начинаниях. Кроме того, Юра был заядлым грибником. Он всегда организовывал выезды в лес всех любителей, даже с детьми, и я всегда был в первых рядах. Без грибов мы никогда не возвращались. И ездили чаще всего на пригородном поезде в

сторону Ходорова, там очень много лесов с вырубками, где растут грибы многих сортов, от белых до опят.

Другим старшим офицером, которого я хорошо знал, был подполковник Вакар Василий Василевич. Он заменил И.С. Клецко и также исполнял обязанности секретаря первичной партийной организации. Его звали по простецки «мобист» и «генсек». Он не обижался, напротив гордился своим положением, но в обращении был предельно вежлив и чуток к сослуживцам. Он, как и Ю. Лащ, был «западенец», такого же роста, смуглолицый и говорил также с украинским акцентом. Кроме своих обязанностей он отлично выполнял чертёжные работы. Особенно мне близок и дорог был подполковник Кавецкий Владимир Николаевич. Его я знал прежде, когда он был офицером технического отдела Управления ВОСО на Львовской ж. д. Тогда начальником отдела был мой друг А.Г. Петров. Ещё в то время мы подружились семьями и организовывали весёлые встречи. Так что в новых условиях мы во многом были едины в нашей восовской службе и дружбе. Владимир Николаевич среднего роста, крепкий телом и крепкими руками, полным лицом с высоким лбом, большими серыми и внимательными глазами. С первого взгляда и с первых слов ощущаешь глубокий ум и знание жизни. Общение с ним вызывает душевное удовлетворение и обогащает мысли. Он во многом осведомлён и особенно в научных транспортных вопросах и в вопросах программирования. С другими старшими офицерами нашей службы В. Макаренко, А. Лакомовым, А. Даниленко, В. Журбицким, В. Ракульцевым я также близко познакомился и остался доволен каждым из них. В службу ВОСО я вошёл, как в родной дом, здесь офицеры составляли боевой и слаженный коллектив. Секретным делопроизводством руководил, как и прежде, Демидов Василий Филиппович, очень опытный и строгий «секретчик». Пустопорожние разговоры он не любил, его могли «расшевелить» только грибы, о них он говорил с великой любовью. Ему помогала в работе и печатала на машинке простые и секретные документы миловидная и отзывчивая Ольга Васильевна, мы относились к ней с большим почтением. Пока остался у меня в неведении Ю.С. Кононов. По словам офицеров, это очень хороший начальник и человек, но о нём позже, когда он возвратится из отпуска.

Начальником ВОСО на Львовской железной дороге был полковник Наумов Алексей Васильевич, опытный и выдержанный офицер. Чуть ниже среднего роста, плотного сложения, круглолицый с румянцем на лице и большими чуть на выкате голубыми глазами и лысиной, он представлял обычного с большим опытом жизни и службы человека «без семи пядей во лбу». С ним я установил хорошие дружеские отношения, и он поведал о себе и о состоянии дел во вверенном ему управлении. Его заместителем был знакомый мне по совместной службе во Львовской комендатуре подполковник Будаев Юрий Николаевич. Был ещё один заместитель по технической работе подполковник Тетерский Бронислав Иосифович, очень об-

щительный и безобидный человек, со своими житейскими философскими и поэтическими склонностями. Он всегда был душою компании и в завершение тёплой встречи его просили рассказать про «неприличного Луку» и после вдохновенного рассказа он уверял присутствующих, что «Луку» написал сам А.С. Пушкин. Начальником отдела перевозок был майор Л. Виноградов, а технического отдела – майор И. Яковлев. Это руководящий состав «З» дороги, были и другие офицеры и служащие, с которыми я также познакомился. Комендантом ж.-д. участка и станции Львов (ЗКУ) был подполковник Задорожный Валерий Ефремович, прежде я с ним не был знаком, но при встрече он произвел хорошее впечатление, как и другие офицеры. Произошла очень тёплая встреча с зав. делопроизводством Натальей Ивановной Ивановой, старейшей работницей ЗКУ Львов. С нею состоялся задушевный и продолжительный разговор. Комендантом ж.-д. станции и аэропорта Львов был капитан Ермолёнок Николай Николаевич, толковый и принципиальный офицер, с которым мне часто приходилось общаться по вопросам службы. С офицерами других учреждений ВОСО ПрикВО мне пришлось знакомиться во время службы, находясь в командировках или на учебных сборах комендантов и их заместителей.

Первое испытание я получил вскоре после моего приезда к месту службы. Приходит ко мне Н. Семенюк очень расстроенный и говорит, что меня вызывает к себе генерал Коломийцев. Захожу в кабинет и докладываю о своем прибытии по его приказанию. Он мне говорит, что вынужден отстранить Н. Семенюка от должности врио начальника ВОСО и для пользы дела назначить меня. Я ответил одним словом: «слушаюсь». Далее последовало приказание, поступившее от командующего В. Варенникова. В интересах предстоящих показных армейских учений с боевой стрельбой для генералов и офицеров НАТО под названием «Карпаты» силами войск округа проводятся большие подготовительные работы на Яворовском полигоне (60 км от Львова), в частности строительство и ремонт дорог и других военных объектов. Тылу было предписано силами дорожных войск строить и ремонтировать на полигоне автодороги. Но в тылу не было потребного количества гравия.

Командующий распорядился изыскать гравий военным строителям, и они предложили забрать их гравий, выделенный им и оплаченный в Стрыйском гравийном карьере, в 80 километрах от Львова. Из карьера необходимо перевозить гравий по железной дороге в полувагонах до станции выгрузки Шкло (возле полигона). Генерал Коломийцев поставил задачу полковнику Семенюку спланировать и в сжатые сроки вывести весь гравий (до 100 полувагонов). К сожалению, Николай Григорьевич высказал ряд причин, из-за которых перевозку выполнить нельзя. Поэтому мне пришлось «запрягаться и тащить этот воз» Во-первых, я съездил в карьер и в остром разговоре (с внушением) добился от начальника карьера отгрузки гравия в подаваемые под погрузку «вертушки» из десяти полувагонов в

каждой, по одной через день. Потом с полковником А. Наумовым сходили к начальнику дороги и договорились о формировании двух вертушек. ЗКУ Львов получил по команде строгое указание установить контроль за погрузкой, выгрузкой и движением вертушек. На станции Стрый и Шкло были отправлены в командировку офицеры для контроля хода перевозок. Для усиления работ по просьбе начальника карьера ему от войск округа выделили один экскаватор и один бульдозер. Мне было приказано каждую субботу в 20.00 докладывать лично командующему по телефону о ходе перевозок и объёме перевезенного гравия. Дело было поставлено под мой личный и строгий контроль. Мне пришлось ездить почти ежедневно на служебной машине в карьер, потом к начальнику станции Стрый, далее ЗКУ Львов и на станцию Шкло. Везде приходилось подталкивать. Были затруднения с выгрузкой гравия на станции Шкло. Пришлось доложить И. Коломийцеву и пожаловаться на дорожников, которые плохо выгружают, не хватает двух бульдозеров. На другой день бульдозеры доставили на станцию, и выгрузка пошла лучше. Трижды я докладывал командующему и после доклада он говорил одно слово: «спасибо». И. Коломийцеву я докладывал каждый день, он подробнее расспрашивал о ходе перевозки. Задание командующего мы выполнили в установленный срок, и было чем порадовать приехавшего из отпуска начальника ВОСО. Выполнив важное задание командующего, вместе с подчинёнными восовцами, я надёжно укрепил свои позиции в службе ВОСО, в Управлении Тыла и в штабе округа.

Кононов Юрий Степанович, моего возраста, прибыл на должность начальника ВОСО ПрикВО из Центральной Группы Войск (ЦГВ – Чехословакия), где занимал такую же должность только в звании полковник. До этого он служил в ЗабВО начальником ВОСО на Восточно-Сибирской железной дороге (г. Иркутск). Ниже среднего роста, плотного сложения, с крупной головой и крупным носом, большими серыми глазами, волосы рыжеватого оттенка, рот небольшой с плотными губами. Говорит быстро, чуть шепелявит. Ходит быстро не крупными шагами, носки ног чуть вывернуты наружу. Первое впечатление – не слишком привлекательный вид и непонятная строгость в лице. В ходе беседы взгляд на внешность быстро меняется, преображается его лицо, между нами завязывается непринуждённый разговор, и в течение первой встречи он уже стал для меня симпатичным человеком и мы по-дружески разошлись. Потом началась совместная работа, которая нас сблизила и подружила. Кстати, учения «Карпаты», которыми руководил командующий войсками ПрикВО генерал-полковник В.И. Варенников прошли блестяще и очень понравились представителям НАТО и других стран, о чём писали западные газеты, да и наши советские тоже. Мы могли более подробно узнать со слов непосредственных участников, генералов и офицеров, вернувшихся с учений. И они поведали нам о более интересных моментах. «Ударной силой» этих учений была 24 мото-стрелковая Самаро-Ульяновская Железная дивизия, которая дислоциру-

ется в районе Яворово – Львова. Дивизия почти полностью развернутая, до 10 тысяч личного состава, до 250 танков, до 300 БМП и БТР, сотни орудий и миномётов, ракетной и реактивной техники. Кроме того, на учениях принимала участие 128 МСД из Мукачево, гусеничную технику, которой мы перевезли по железной дороге. Кроме того, принимали участие ВВС. Так что боевые силы были развёрнуты во всю мощь.

Надо сказать, что я прибыл на должность, которую до меня занимал полковник Сивокоз Анатолий Назарович. От лейтенанта до полковника он прошёл службу в ПрикВО на разных должностях и завоевал надёжный авторитет среди восовцев и командования округа. Во время прежней службы я не раз с ним встречался и у нас установились дружеские отношения. Он принял предложение и поехал в Ленинград на должность заместителя начальника училища железнодорожных войск и военных сообщений. Ещё до возвращения Ю.С. Кононова из отпуска А.Н. Сивокоз вернулся из Ленинграда за семьёй и хорошо помню их проводы на вокзале офицерами нашей службы. Трогательные проводы запечатлены на фотографии, в том числе Ю.И. Лащ с неизменным своим портфелем. Надо добавить, что А.Н. Сивокоз, кроме своих непосредственных обязанностей исполнял нештатную выборную должность секретаря партийного комитета Управления Тыла, где на учёте состоит более ста коммунистов. Пока эту работу выполнял начальник ветеринарной службы тыла округа полковник Б.И. Гончуков.

Через некоторое время состоялось общепартийное собрание тыла по вопросу итогов летнего периода обучения тыловых войск и хозяйственной деятельности тыла округа. Был избран президиум собрания, и я увидел в числе избранных дорогого мне человека генерал-лейтенанта в отставке В.И. Мороза За пять лет, что я не видел его, он изрядно сдал, но держался ещё бодро. Я представился ему, он узнал меня и крепко обнял. Он продолжал состоять на партучёте в первичной организации штаба тыла и всегда присутствовал на собраниях. На этом собрании я был избран членом парткома, куда избиралось 11 человек. После собрания, когда все разошлись, состоялось заседание вновь избранного парткома, на котором меня единогласно избрали секретарём парткома тыла. Как я ни отбивался, но мои доводы проигнорировали, пообещав, как всегда водится, оказывать мне действенную помощь.

На другой день Б.И. Гончуков принес в мой кабинет металлический ящик с партийными документами и с радостью вручил мне его. Он открыл его и показал все документы, сверяя их по описи. Там находились: список коммунистов с необходимыми данными, с указанием первичных парторганизаций, планы партсобраний и заседаний парткома, планы работы, журналы протоколов партсобраний и заседаний парткома, Устав КПСС и Программа КПСС, руководства ГлавПура и другие документы. Партсобрания должны проводиться ежеквартально, а заседания парткома ежемесячно.

Повестки должны соответствовать важным моментам работы тыла, а также указаниям вышестоящих политических и партийных органов. Наш парткомбыл под непосредственным контролем политотдела Управления ПрикВО. Партийная работа отнимала много времени от основной служебной деятельности. Приходилось «ловить двух зайцев» и, прямо скажу, в какой-то мере мне это удавалось, но не без помощи Ю.С. Кононова. Он понимал создавшееся положение и благоразумно нагружал меня восовской работой. Сначала мне пришлось более детально разобраться с коллективом коммунистов, побывать в первичных парторганизациях и обстоятельно поговорить с их секретарями, перенять положительный опыт работы. Потом я тщательно изучил протоколы партсобраний и заседаний парткома. Необходимо было сходить в политотдел и представиться начальнику политотдела полковнику В.А. Комарову Он расспросил о моём прохождении службы и какие партийные поручения я выполнял. Потом он мне сказал, что работу с людьми знаю, а потому с партийной работой я справлюсь успешно и он твёрдо уверен в этом. После этого он рассказал о партийно-политической работе в Управлении округа, указал при этом, на что следует обратить внимание в моей работе, и вручил мне план проводимых семинаров до конца текущего года.

В своих очерках я не буду описывать всё, что мною было сделано на посту секретаря парткома тыла за два года. Общих партсобраний тыла проведено восемь, заседаний парткома – двадцать, исписаны сотни листов протоколов проводимых собраний и заседаний, планов работы и других документов. Много было поездок по заданию начальника тыла в воинские части и учреждения тыла по «кляузным делам». Хорошо запомнились две поездки. Один раз, в летнюю пору, я на автомобиле ГАЗ-69 поехал в окружной военный дом отдыха «Межгорье». Дорога идёт то на подъём, то на спуск, а кругом дремучий лес из граба, дуба, ясеня, бука и других ценных пород. Попадались горные речки и колодцы с ключевою водою. Со мной ехал юрист штаба тыла, служащий пенсионного возраста. Из Львова мы поехали до Стрыя и далее через Болехов в предгорье Карпат. Мы останавливались, пили изумрудную воду, отдыхали на лавочке под могучим деревом, а потом продолжали приятный путь под покровом сплошной крыши деревьев. Там, наверху, солнце палит, а здесь, внизу, чудесно, как в Эдеме. После обеда мы приехали в дом отдыха, состоящий из нескольких двухэтажных и одного трёхэтажного домов. Мы приехали разобраться с письмом – жалобой, в которой были изложены недостатки в питании и обслуживании. Мы тщательно разобрались во всём, побеседовав с отдыхающими и руководством дома отдыха, побывали в столовой и на кухне, а также в жилых комнатах, потом написали акт проверки. В акте указали недостатки и сроки их устранения. На другой день я доложил И.Х. Коломийцеву о ходе проверки и представил акт. На этом моя функция была закончена.

В другой раз я поехал поездом вместе с начальником службы горючего генерал-майором В. Якименко из Львова до станции Солотвино (пограничная с Румынией), где находилась база ГСМ. Мне было интересно познакомиться с южной железнодорожной магистралью и её возможностью для воинских перевозок, а также с дислокацией войск, складов и баз. Солотвино интересно тем, что с давних времён под землёй добывали и добывают каменную соль. В старые глубокие выработки закачено много горючего, которое там и хранится как стратегический резерв ВС. На поверхности развёрнута база с казармами, складскими помещениями с оборудованием и другими постройками для насосных станций и лабораторий. Генерал любезно мне всё показал, и для меня это было целым открытием. На окраине города расположился гражданский санаторий для лечения больных от астмы. На поверхности расположены санаторные здания для больных и санаторного лечащего персонала. Глубоко под землёй в заброшенной соляной выработке проложен тоннель, в боковинах тоннеля вырублены помещения, где поставлено по две койки в каждом. Помещения прикрыты толстыми шторами. На ночь больные опускаются в соляную лечебницу большим лифтом. Там они расходятся по своим помещениям и койкам и спят до утра, вдыхая соляную пыль вместе с воздухом. Днём наверху проходят другие лечебные процедуры, кушают и отдыхают. В подземном учебном классе врач прочитал нам лекцию о лечении астмы. Он сказал, что эффект здешнего лечения очень высок. Первичные заболевания вылечиваются на 100 процентов, а хронические – на 60 - 70 процентов и требуется повторное лечение. За тридцать минут, что мы сидели в классе, на полированных столах образовался тонкий соляной слой пыли, что дало возможность поставить свою подпись.

Моя партийная работа, как было сказано, отвлекала меня от основной деятельности, но, тем не менее, давала возможность большого общения с людьми различных категорий, в том числе с руководством тыла и округа и это положительно сказывалось на развитии интеллекта и повышении кругозора. Но служебными делами приходилось заниматься со всей ответственностью. Несколько раз работал в оперативном управлении в «тёмной» комнате по корректировке планов оперативных и снабженческих перевозок, в связи с изменениями оперативных планов перегруппировки войск и боевых действий. Вначале мы работали с Ю. Кононовым и он рассказывал и показывал, какую работу делать на карте, какую в графопланах, какую в других документах. Потом я самостоятельно работал, а он приходил, проверял и подписывал или шёл подписывать к начальнику штаба округа. Так постепенно я освоил эту наиважнейшую работу.

В начале 1977 года мне было присвоено воинское звание «полковник». Отметили это событие в одном из ресторанов, а точнее в ОДО. Кроме действующих офицеров во главе Ю.С. Кононовым были приглашены ветераны военных сообщений А.М. Александров, И.А. Нестеров,

О.М. Василенко, К.И. Озеров и другие близкие мне люди. Вспоминали совместную службу, интересные, даже каверзные моменты, которые порой происходили с тем или иным офицером или со всем учреждением. Встреча прошла в тёплой и непринуждённой обстановке.

В середине 1977 года мы проводили на заслуженный отдых, то есть в запас, Николая Никифоровича Семенюка. Его место занял подполковник Кавецкий Владимир Николаевич, который перешёл ко мне в кабинет и мы вдвоём долгое время трудились рядом и даже пользовались одним железнодорожным (49-12) и военным телефоном (3-96). Мы и прежде были в дружбе, а это ещё больше сблизило нас. Мы часто обменивались мнениями по различным вопросам, начиная со служебных, политических, экономических, транспортных и заканчивая бытовыми. Конечно, разговоры возникали в промежутках между работой. Владимир Николаевич разворачивал свою деятельность по автоматизации и программированию военно-транспортных процессов. Он ходил на вычислительный центр Управления Львовской железной дороги, изучал работу центра, покупал или брал в библиотеке необходимую литературу и с пристрастием изучал это новое для ВОСО дело. Начальник ВОСО способствовал ему во всём. Конечно, он занимался и вопросами военных подъездных путей и специальных вагонов, военно-технического описания железных дорог и другими техническими проблемами. Я занимался боевой и специальной подготовкой в нашей службе и в линейных органах ВОСО. Планировал итоговые проверки органов ВОСО и возглавлял выезды комиссий. Планировал и организовывал командирские сборы во Львове или в других городах. Выполнял различные поручения начальника ВОСО.

Летом этого года, когда А.С. Кононов был в отпуске, в военный санаторий Шкло приехал лечиться и отдыхать начальник ЦУП ВОСО МО генерал-полковник Клёмин Анатолий Степанович с супругой Екатериной Николаевной. Мы встречали высоких гостей с А.В. Наумовым и с вокзала на двух «Волгах» поехали в санаторий, который расположен в селе Шкло, в 60 километрах от Львова в сторону Львовского учебного центра (Яворовского полигона). Там с помощью начальника санатория приезжих разместили в отличном люксе, мы пожелали хорошего отдыха и договорились в ближайшее воскресенье приехать за ними, чтобы показать город Львов. Кстати сказать, минеральная вода в санатории Шкло называется «Навтусей», такая, как и в санатории Трускавец. Эта вода, как говорят знатоки, «выбивает» камни из почек. Поэтому желающих побывать и полечиться на этих курортах круглый год бывает великое множество. В другое время мы с женою лечились в Трускавце и в Шкло и лечение оказалось весьма полезным для здоровья.

В ближайшее воскресенье с четою Клёминых мы поехали смотреть достопримечательности старинного западного и очень красивого города Львова. Были на двух машинах, одна наша служебная, другая личная

Ю. Будаева. Были везде, где интересно, даже поднялись на Высокий Замок. Анатолий Степанович старался запечатлеть все прелести поездки на фотоплёнку. Потом мы поехали в загородный ресторан и там пообедали. Анатолий Степанович позволил ограничиться для пития только одной бутылкой сухого вина. Я и Наумов были с жёнами, так что эта встреча была организована на семейном уровне и прошла весело и в дружеской обстановке. В другое воскресенье, по совету И.Х. Коломийцева, мы этим же семейным составом поехали отдохнуть в дом отдыха Военного совета ПрикВО, который находился на полпути от санатория к Львову. В сосновом лесу два приличных трёхэтажных деревянных дома, хорошие цветники, большая загородка, а в ней бегают две косули и самое главное – примыкает большое озеро, в котором полно рыбы. Всем хозяйством ведает прапорщик, и у него в помощниках два солдата. Прапорщик был предупреждён и к нашему приезду приготовил уху и жареную рыбу по особому рецепту. А пока, суд да дело, все разошлись по лесу посмотреть косуль, белок и грибы. Я же взял удочку и с мостков начал рыбачить, но клёва, к сожалению, не было, поймал всего три плотвички, которые тут же съел громадный местный кот. Потом возле дома на большом деревянном столе был устроен обед из чудесных рыбных блюд. Прапорщик, специалист по кухне, из карасей, карпов, окуней и краснопёрок сотворил настоящее чудо. Были поданы разные сухие вина и они были кстати. После обеда, малость отдохнув, мы погуляли по парку, тем завершили здесь свой отдых. Поблагодарили прапорщика за теплый приём и за прекрасный обед и поехали в санаторий.

Во время этих встреч у меня с Анатолием Степановичем было несколько бесед о службе. Он интересовался состоянием дел в органах военных сообщений, работой с кадрами и спрашивал о службе молодых офицеров, задавал вопросы и о том, как я осваиваю свою должность. У него сложилось определённое мнение о моих способностях и моём характере. В дальнейшем это сыграло решающую роль в моей дальнейшей службе. Уезжали Анатолий Степанович с Екатериной Николаевной в Москву на поезде в очень хорошем настроении. Провожали я, А.В. Наумов и комендант Н. Ермолёнок в красной фуражке. Мы помогли им разместиться в двухместном купе спального вагона поезда Трускавец-Москва, тепло попрощались в купе и пожелали счастливого пути. Через месяц мы получили письмо от Анатолия Степановича и пачку фотографий, запечатлевших наши встречи в Шкло, Львове и на даче ВС ПрикВО. Эти фотографии я бережно храню и периодически их внимательно рассматриваю и вспоминаю нашего восовского начальника.

Хочется отметить некоторые моменты службы в ПрикВО, которые хорошо отпечатались в моей памяти. Однажды, когда Ю.С. Кононов был в отпуске, а я оставался за него, главком Сухопутных войск генерал армии И.Г. Павловский организовал внезапную проверку с проведением дивизионного учения с 23тд 8ТА. Командование округа было в неведении об этом

мероприятии. Шёл август 1977 года. Комиссия главкома вовсю вела проверку дивизии по всем нормативам. Командующий войсками ПрикВО был сориентирован руководством проверки о том, что дивизия по сигналу полной боевой готовности (БГ) совершит марш из района дислокации (Овруч, Коростень, Лугины) в район Сарны на расстояние 150 километров комбинированным способом, колёсная техника своим ходом, а гусеничная – по железной дороге. Меня вызвал начальник штаба генерал-лейтенант М.А. Тягунов и приказал спланировать перевозку гусеничной техники по железной дороге. Я ему доложил, что мы предварительно спланировали перевозку гусеничной техники 16 эшелонами, но железные дороги, ввиду занятости платформ для перевозки автобатов на уборку урожая, не смогут в короткие сроки выполнить нашу перевозку. Они смогут сформировать шесть вертушек из платформ, полы которых требуют замены новыми досками, и просят от войск помощи людьми для ремонта платформ в вагонном депо Коростень. При таких условиях гусеничную технику возможно перевести за трое суток. Начальник штаба тут же по телефону доложил В.И. Варенникову о создавшейся обстановке и он, подумав немного, приказал перевозку гусеничной техники начинать при вводе в дивизии ПОВЫШЕННОЙ (БГ), на двое суток раньше ПОЛНОЙ (БГ) и значит общего выхода дивизии на марш. Он также приказал дать указание 8ТА помочь депо в ремонте платформ. В заключение нашего разговора М.А. Тягунов приободрил меня словами: «Вперёд, без страха и сомнений!» и приказал к исходу дня представить на утверждение графический план перевозок. Само по себе, графоплан перевозки не составляет труда разработать, когда в наличии имеются исходные данные: перевозимые подразделения и их техника, соответственно количество эшелонов, станции погрузки, время отправления, станции выгрузки и время прибытия. Его разработать я поставил задачу старшему офицеру по перевозкам подполковнику В. Макаренко, знающему своё дело и надёжному офицеру. Начальник ВОСО 8ТА подполковник В. Жиленко находился в штабе 23ТД, ему было приказано срочно с «операторами» штаба составить подробную заявку на перевозку гусеничной техники и за подписью НШ 23ТД передать в адрес ВОСО округа. Ему была также поставлена задача проконтролировать выделение людей в помощь депо. Главному инженеру подполковнику В. Кавецкому я поставил задачу совместно с начальником ВОСО на Львовской ж. д. полковником А. Наумовым подготовить три промежуточные станции в районе Сарны и оборудовать их сборно-разборными металлическими погрузочно-разгрузочными устройствами, которые находятся в запасе на складах железной дороги. Создать из состава ж.-д. комендатур Ровно и Ковель временную комендатуру Сарны из семи человек во главе с комендантом Ковеля. Их задача: организовать постройку с помощью путевых рабочих трёх аппарелей и в дальнейшем обеспечить на этих аппарелях бесперебойную и безопасную выгрузку прибывающих эшелонов. Ответственный за район

выгрузки – военный комендант ж.-д. участка и станции Ровно подполковник И.М. Пышкин.

Очень ответственная и сложная предстояла работа с руководством Юго-Западной дороги, которую возглавлял П.Ф. Кривонос. Мною была подготовлена и отправлена телеграмма – задание в адрес начальника ВОСО на Юго-Западной дороге полковника Л.И. Тихомирова, в которой были указаны исходные данные и ориентировочные сроки перевозки. Я просил Тихомирова лично обратиться к начальнику дороги по вопросу формирования вертушек из платформ и о том, что войска выделяют солдат в помощь вагонникам для ремонта платформ. Он обещал использовать все имеющиеся у него возможности, в том числе обратиться к П.Ф. Кривоносу. Кроме того, ЗКУ Коростень подполковник К. Власов получил от меня указания о подготовке подвижного состава, станций погрузки, о выделении для организации погрузки опытных офицеров, используя подчинённую комендатуру Житомир. Ему было указано также на подготовку промежуточной стации Вильча для погрузки эшелонов с использованием сборно-разборных металлических аппарелей МПС, там по моим данным находился этот комплект. Чтобы усилить влияние на проводимые мероприятия, я решил переговорить с заведующим транспортным отделом и связи ЦК КПУ и такой разговор состоялся. Я обратился как врио начальника ВОСО ПрикВО и как секретарь парткома тыла с просьбой помочь в установленные сроки выполнить перевозку 23 ТД на учение. Причину важности этой перевозки я убедительно ему разъяснил. Он обещал принять меры и, как я выяснил потом, он оказал содействие. Графический план перевозок к исходу дня был утверждён начальником штаба округа, и мы смогли передать уточнённые исходные данные начальнику ВОСО Юго-Западной дороги в Киев.

Как будто мы предусмотрели все мероприятия по подготовке к перевозке гусеничной техники 23 ТД, но червь сомнения точил помаленьку. Такое состояние знакомо мне и оно продолжается до начала ответственного дела. В оперативную группу от штаба округа, которая находилась при штабе руководства учениями, я направил подполковника Ю.И. Лаща. Он очень «контактный» офицер и быстро ориентируется в любой обстановке; кроме того, не боится высокого начальства. Он обязан был выдавать информацию определённым лицам штаба руководства о перевозках дивизии по железной дороге. Своим постоянным и круглосуточным местом руководства перевозками я избрал свой кабинет и кабинет дежурного офицера. Отсюда я, пользуясь открытой и закрытой связью, руководил перевозочным процессом. Мне помогал В. Макаренко, он постоянно знал обстановку на путях сообщения. Я часто с ним советовался и порой принимал его предложение. Дежурили по службе опытные офицеры А. Лакомов, В. Вакар, В. Журбицкий. Подполковник В. Кавецкий осуществлял контроль за сборкой трёх аппарелей на станциях выгрузки эшелонов (Стра-

шов, Клёсов, Томашгород.). Он оставался там также за старшего от службы ВОСО ПрикВО на период выгрузки эшелонов.

За предстоящей перевозкой следили руководители округа. Необходимые данные записал себе в блокнот условными обозначениями начальник тыла И.Х. Коломийцев. Однажды звонит мне по телефону первый заместитель командующего генерал-полковник Б.Н. Абашин и говорит: «облетал я на вертолёте район вокруг узла Сарны и сверху видел станции выгрузки и на них выгрузочные устройства негодные, на мой взгляд, для выгрузки танков. Может, надо усилить чем-то?». Я ему ответил, что аппарели испытывались в деле и не один раз, потому выдержат, кроме того, во время выгрузки будут путейцы и при необходимости они исправят повреждения. И вот команда была дана и погрузка началась на пяти станциях: Овруч, Вильча, Игнатполь, Бехи и Лугины. Кроме Вильчи, на остальных станциях войска 23 ТД всегда грузились, поэтому здесь тревог ничто не вызывало. Другое дело район выгрузки: Сарнинские болотистые места Полесья. После ВОВ здесь ни разу не проводили учения. Поэтому придётся полазить войскам по болотам. Первые эшелоны загрузились в основном без задержки, но небольшие задержки всё же были из-за того, что командиры подразделений старались между танками поставить колёсные машины «на разрыв», а на их крепление проволочными растяжками требуется дополнительное время. Танки же, напротив, крепятся быстро, используя для этого металлические «шпоры» и деревянные вкладыши. Труднее пришлось с эшелоном по станции Вильча. Мне позвонил И.Х. Коломийцев и сказал, что танки с большим трудом заезжают на металлическую аппарель, очень скользят, а некоторые просто сползают и разваливают прогоны, поэтому погрузка идёт с трудом. Я просил его дать команду, чтобы танки заводил на аппарель опытный, с крепкими нервами механик-водитель и заводил плавно без рывков и, кроме всего, на аппарель сыпать песок. Он мне ответил, что указания передаст командиру танкового батальона, но настаивал погрузку второго эшелона перенести на станцию Овруч, где имеется стационарная боковая 400-метровая платформа и где грузятся по плану другие эшелоны. Так мы и сделали. Но определённый опыт в использовании металлических аппарелей для погрузки танков мы получили. Надо стараться, по возможности, из аппарелей собирать торцевые погрузочно-выгрузочные рампы, они получаются длиннее и положе и по ним танки идут без скольжения. На боковых рампах подъём круче и требуется очень плавный ход танка, без рывков, а потом ещё надо делать аккуратно разворот его при заезде на платформу. Поэтому на такие боковые аппарели или рампы танки должны грузить опытные механики-водители, а молодые должны смотреть и учиться у старших и опытных солдат или сержантов.

Полученный опыт работы на станции Вильча я передал подполковнику В.Н. Кавецкому и просил его передать военным комендантам станций выгрузки о трудностях, которые могут возникнуть при выгрузке тан-

ков с боковых металлических аппарелей. В целях подготовки к выгрузке танков надо заготовить песок и собрать все старые шпалы и брёвна, иметь также строительные скобы, лопаты, ломы и другие инструменты. Первые пять эшелонов были уже в пути следования. Первый прибыл к исходу суток и начал выгружаться на металлической аппарели. Станция не освещалась электричеством в ночное время и пришлось место выгрузки освещать фарами автомобилей. Трудности во время выгрузки танков возникали, и путейцам приходилось постоянно ставить на место прогоны аппарелей. На выгрузку эшелона затрачивалось не менее трёх часов. Общее время на погрузку (4 часа), движение эшелона (5-6 часов) и выгрузку (3 часа) составляло 12-13 часов. Возврат порожнего состава и его ремонт (замена некоторых досок) составляло 8 часов. Таким образом, одной вертушкой мы имели возможность за 36 часов перевезти два эшелона. В ходе начавшейся перевозки железнодорожники смогли подготовить ещё две вертушки, к тем шести, что они успели сделать. Так что, за установленный нам срок мы смогли перевезти все 16 эшелонов. Сбои в движении, в погрузке и выгрузке эшелонов были, но мы, восовцы и железнодорожники, принимали действенные меры к налаживанию перевозочного процесса. Подполковник Ю.И. Лащ смог в штабе руководства со знанием дела показать и даже доказать, когда возникали сомнения при задержках эшелонов, что слаженная работа штабов войск, органов транспорта и ВОСО помогла выполнить перевозки в установленный срок. И он верил в успех и не ошибся. На итоговом разборе проведенных учений главком И.Г. Павловский в одном из пунктов доклада отметил, что железнодорожники и органы ВОСО со своими задачами справились успешно. Для нас всех восовцев это была высшая оценка нашего творческого, неутомимого труда. А я к тому же подтвердил свои способности выполнять ответственные задачи на уровне начальника военных сообщений округа.

Завершая рассказ о службе в ПрикВО, я хотел бы остановиться на некоторых встречах с командующим В.И. Варенниковым. Однажды, после обеда, звонит мне по телефону его порученец полковник В.И. Бобрышев и говорит, что командующий завтра утром должен быть в Киеве на пленуме ЦК КПУ, а синоптики обещают нелётную погоду. Поэтому надо сегодня вечером отправить его поездом из Львова, чтобы завтра утром до 9:00 он приехал в Киев. Я ответил, что изучу обстановку и доложу. К слову, я опять оставался за Ю.С. Кононова, он был в отпуске. Хорошо изучив расписание движения пассажирских поездов, я пришёл к выводу, что командующего можно отправить транзитным скорым поездом Будапешт - Москва, который удовлетворяет поставленной задаче. Для порядка позвонил коменданту станции Мукачево и уточнил, что поезд ушёл точно по расписанию. Следующая одна единственная остановка на станции Стрый, где поезд стоит две минуты и прибывает в Стрый через два с половиной часа. Тут же созрел план. Я вызвал к себе Ю.И. Лаща и поставил ему зада-

чу: на нашей служебной «Волге» в течение полутора часов «домчаться» до станции Стрый, встретить скорый поезд, сесть в него и с начальником поезда подготовить свободное купе в спальном вагоне для командующего и найти способ сообщить об этом ЗКУ Львов. Потом я позвонил Ю.И. Бобрышеву и сообщил этот вариант отправки нашего большого начальника. Через несколько минут он ответил, что мой вариант одобрен командующим. Тут же Ю.И. Лащ в сопровождении другого офицера выехал в Стрый для встречи поезда. Кроме того, я поставил задачу ЗКУ Львов по поездным средствам связи выйти на начальника поезда и решить с ним задачу бронирования купе в СВ для командующего ПрикВО. Началось томительное ожидание вестей от Ю.И. Лаща и ЗКУ Львов. За час до прибытия поезда во Львов пришло сообщение, что купе забронировано в таком-то вагоне. В это время я находился у коменданта станции Львов капитана Н. Ермолёнка и от него позвонил В.И. Бобрышеву с сообщением, что поезд прибывает точно по расписанию и мы с комендантом готовы встретить командующего у входа в депутатскую комнату. Потом я сообщил начальнику тыла И.Х. Коломийцеву, который прибыл на вокзал проводить командующего. Вскоре подъехал В.И. Варенников в сопровождении порученца и адъютанта. Я ему доложил, что поезд прибывает вовремя и в таком-то вагоне подготовлено для него отдельное купе. Он поздоровался со всеми за руку и в нашем сопровождении поднялся на второй этаж по ковровой лестнице, где в богато обставленной большой комнате он остался с И.Х. Коломийцевым для беседы. Мы все вышли на перрон. Комендант вместе с дежурным по вокзалу пошли уяснять место остановки нужного вагона. При посадке у вагона навытяжку стоял подполковник Ю.И. Лащ и отдавал честь командующему. Мы с командующим зашли в вагон, и проводник показал купе, где командующий и разместился. Он поблагодарил меня и спросил, что за подполковник стоял у вагона. Я ответил ему, что это старший офицер нашей службы, который «привёз для Вас купе». Он поблагодарил ещё раз, а я пожелал ему счастливого пути. Потом мы с И.Х. Коломийцевым подошли к окну вагона и, как водится, на прощание отдали честь, приложив руку к головному убору. Когда мы остались одни с Ю.И. Лащом, он рассказал, как действовал, чтобы сообщить мне о номере вагона, в котором подготовлено отдельное купе. На следующей от Стрыя станции Песочное он сбросил под ноги дежурному по станции сигнальный пакет, в котором просил передать для ЗКУ Львов необходимые данные. Дежурный по станции выполнил эту просьбу. Так удачно завершилась эта интересная операция.

В нашем округе, как я уже отмечал, часто проводились командно-штабные и армейские учения. Однажды Генштаб проводил командно-штабное учение на тему: «Живучесть округа военного времени». Название темы я пишу по памяти. Суть учения в том, как приграничный округ в начале войны преобразуется во фронт, который затем выдвигается на За-

пад в составе трёх-четырёх армий и других фронтовых частей и учреждений, а на месте фронта остаётся округ военного времени (ПрикВО). Округ военного времени (ОВВ) остаётся с меньшими силами и средствами, но продолжает активную оперативную и мобилизационную работу в интересах фронта и для себя. При этом все начальники управления, в частности ПрикВО, становятся начальниками управления фронта, в частности ЮЗФ, а их заместители становятся начальниками управления ОВВ, в частности ПрикВО. Так, командующий В.И. Варенников по учению становился командующим ЮЗФ, а его заместитель генерал-полковник Н.Б. Абашин– командующим округа военного времени, то есть ПрикВО. В тылу соответственно происходило также разделение, как во всех управлениях и службах округа. Начальником тыла ОВВ становился полковник Е.И. Буйнов, я же – начальником ВОСО ОВВ.

Учение продолжалось в течение недели, отрабатывались все элементы боевой и мобилизационной готовности каждого управления и службы Управления ПрикВО, вплоть до разделения на ЮЗФ и ОВВ. Командующий В.И. Варенников в начальный период «разделения» отвечал за весь «процесс разделения», он успевал заслушивать как будущих начальников ЮЗФ, так и начальников ОВВ. Один раз заслушал и меня по планированию воинских перевозок. Я кратко доложил ему план оперативных и снабженческих воинских перевозок по железной дороге. Он спросил меня: «Предъявили ли вы эти планы управлениям железных дорог через своих представителей на дорогах?». Я ответил, что задания дорогам на перевозку мы подготовили, но не передавали, так как в учениях они не принимают участия. Он посмотрел эти планы и задания и сказал, что следует впредь вызывать на учение начальника ВОСО на Львовской ж. д. для визирования документов. Этим он дал понять мне, что на учениях надо отрабатывать всё от «а» до «я». На этих учениях «противник» нанёс столько «ядерных ударов», что громадная карта командующего ОВВ Н.Б. Абашина была вся «разрисована языками следов» красного, синего и зелёного угрожающих цветов. «Операторы» и офицеры других управлений и служб ОВВ, в том числе и я, отрабатывали свои вопросы, лёжа на полу, прямо на карте, а Н.Б. Абашин, нагнувшись, стоял над картой, и длинной указкой показывал, что где надо нанести. Он заодно изучал обстановку с тем, чтобы затем принять соответствующие решения. Мне это настолько запомнилось, что я и теперь чётко вижу этот момент перед глазами, а иногда вижу и во сне. В целом этот момент усилен многочисленными учениями с применением «противником» многочисленных ядерных ударов. Необходимо было всё наносить на карту и делать подсчёты разрушений и потерь на транспорте и среди перевозимых войск. Затем принимались решения на восстановление путей сообщения и прерванного движения поездов. Часто это происходило в подземных пунктах управления и без надлежащего сна и отдыха. Поэтому создавалась иллюзия «настоящей ядерной войны» со всеми её ужасами. Те-

перь часто можно увидеть «ужастики» из боевиков по телевидению, которые чем-то напоминают «ядерные войны», хотя и на картах, что отрицательно влияет на психику человека, особенно ребятишек. Подполковник Ю.И. Лащ, отвечая за рационализаторскую работу в линейных органах ВОСО, настоятельно добивался от меня, чтобы по одной рационализаторской работе я доложил командующему. Только он мог дать разрешение на оплату запредельной суммы вознаграждения за рацпредложения, которые дают значительные прибыли при их использовании в перевозочном процессе. На оплату вознаграждений остальных рацпредложений, а их большинство, разрешение даёт заместитель командующего по боевой подготовке и вузам. А в целом эти вопросы регулирует специальная инструкция МО.

Детально, ещё раз, изучив инструкцию и разработку с расчётами на рацпредложение, я с Ю.И. Лащом, а он с объёмным своим портфелем, пришёл в приёмную командующего. Был ещё обеденный перерыв и командующий отсутствовал. Мы поздоровались с порученцем В.И. Бобрышевым и я попросил его доложить командующему о моём приёме и по какому вопросу. Мы стали ждать. Через некоторое время вошёл командующий, мы стали по стойке «смирно», он, кивнув нам головой, вошёл в свой кабинет. Через некоторое время порученец вошёл к нему и доложил о моей просьбе принять меня с докладом. Затем я вошёл к командующему и доложил ему о цели моего прибытия. Он пригласил меня к столу и предложил доложить о рацпредложении. Я представил ему краткий доклад, напечатанный на одной странице. Он внимательно прочитал и утвердил своей подписью. Сказал при этом, что такие рацпредложения очень важны и надо чаще их внедрять при перевозках. Потом он спросил о подполковнике, который стоит в приёмной с большим портфелем, да и лицо знакомо ему? Я ответил, что это наш старший офицер по боевой подготовке подполковник Ю.И. Лащ, он же ответственный за рационализаторскую работу в органах ВОСО округа, в портфеле у него все необходимые материалы по разработке и внедрению рацпредложения, которые являются приложением к данному докладу. Далее я напомнил командующему о его поездке в Киев поездом Будапешт - Москва, а подполковник Ю.И. Лащ «привез Вам купе в СВ». Он сказал, что вспомнил и далее добавил: «Видно толковый офицер». Я подтвердил это. После этого он отпустил меня.

Были ещё встречи с командующим. Последняя встреча состоялась перед моим убытием к новому месту службы в Алма-Ату, в конце марта 1979 года. Я представился ему о моём назначении на должность начальника службы ВОСО САВО (Средне-Азиатского военного округа). Он поздравил меня с назначением на вышестоящую должность и сказал, что доволен моей службой в ПрикВО. Потом он пожелал успехов в дальнейшей службе и своевременно получить генерала. В заключение он сказал, что готов мне оказать помощь, если в этом появится нужда. На прощание он крепко по-

жал мне руку и просил передать привет командующему САВО Лушеву Петру Георгиевичу.

Важным событием в нашей восовской службе и жизни был 60-летний юбилей органов ВОСО Советской армии и Военно-морского флота, который мы отмечали с большим подъёмом 5 марта 1978 года. Начальник ВОСО ПрикВО генерал-майор Ю.С. Кононов организацию этого важного мероприятия поручил мне. Я постарался выполнить это поручение на высоком уровне. Была выпущена красивая открытка со стихами Б.И. Тетерского. Торжественная часть проходила в актовом зале Управления Львовской железной дороги. В президиуме сидели Ю.С. Кононов, начальник дороги Порох Григорий Акимович, заместитель начальника тыла Буйнов Евгений Иванович, начальник ВОСО на Львовской ж. д. А.В. Наумов и старейшие ветераны ВОСО М.А. Андрюшин и др. В зале сидели ветераны ВОСО, военные коменданты на путях сообщения, а также все офицеры и служащие ВОСО Львовского гарнизона. Торжественное собрание вёл я. С докладом выступил Ю.С. Кононов. Собравшихся приветствовали Г.А. Порох, Е.И. Буйнов, А.В. Наумов. Потом выступали с воспоминаниями ветераны М.А. Андрюшин, И.А. Нестеров, А.М. Александров и др. Затем был зачитан приказ командующего В.И Варенникова об этом юбилее, в котором отмечались заслуги органов ВОСО в военное и мирное время, дальше шло поздравление и пожелание успехов в воинской службе. В заключение ряд офицеров был награждён ценными подарками и грамотами. После торжественной части были сделаны групповые снимки. Теперь иногда смотрю на эти фотографии и вспоминаю события тех дней и лица дорогих мне людей. Вечером празднование было продолжено в одном из ресторанов в центре города с тостами, шампанским и музыкой.

После этого юбилея я ещё год служил под знаменем Прикарпатского военного округа. Думал завершить здесь службу в свои 55 лет. Хотел получить, наконец, трёхкомнатную квартиру в хорошем доме, которая уже намечалась, и пожить ещё в гражданке в своё удовольствие в прекрасном Львове. В службе ВОСО ПрикВО в последний год, как всегда, было много учений и мероприятий. Во многих из них я активно участвовал, потому время шло очень быстро. Об одном учении хочется вспомнить. На базе тыла нашего округа впервые создавалась опытное соединение тыла ВС СССР – Фронтовая бригада материального обеспечения (ФБрМО). Руководил учениями В.И. Варенников. Непосредственным исполнителем был Коломийцев И. Х со штабом тыла. В это время начальник штаба тыла Е.Н. Подкопаев отсутствовал по болезни и на время учений эту должность по приказу И.Х. Коломийцева исполнял наш главный инженер В.Н. Кавецкий. Вот тебе и ВОСО! А ведь В.Н. Кавецкий не заканчивал ни военную академию, ни даже военное училище, а имел за плечами всего лишь только железнодорожный институт. Я всегда удивлялся и сейчас удивляюсь его способностям. Я на этих учениях выступал, как военный

инженер путей сообщения, делал расчёты на перевозку ФБрМО по железной дороге, водным путям и по воздуху. Кроме того, проводил партийно-политическую работу как секретарь парткома тыла. Было это летом 1978 года. Учение прошло успешно и внесён был несомненный вклад в создание новой современной структуры в организацию тыла фронта.

6 февраля 1979 года мне исполнилось 50 лет и я устроил банкет, на который были приглашены все сослуживцы – восовцы, в том числе самые близкие мне ветераны ВОСО. Юбилей мой отмечали в ресторане университетского парка, рядом с управлением Львовской железной дороги. Собралось более двадцати человек. Встреча прошла великолепно: тосты, шутки, анекдоты. Вручали мне подарки и адреса. Особенно отличились наши восовские поэты и первый из них мой друг А.Г. Петров. Я храню эти дорогие для меня реликвии и периодически читаю их.

В начале марта 1979 года мне начальник ЦУП ВОСО А.Н. Клёмин предложил новую должность начальника службы ВОСО САВО в Алма-Ате и дал на обдумывание одни сутки. Кстати, кадрами в ЦУП ВОСО занимался полковник С.В. Сорокин и он участвовал в этом деле. Сначала я думал один, потом вместе с Ю.С. Кононовым, потом дома, в семье. Решил я всё же рискнуть и дать согласие. Беспокоил мой возраст и квартирный вопрос, особенно для взрослых дочек, которые решили остаться во Львове. Так что риск был обоснованным. Но я рискнул!

После дачи согласия меня вызвали в Москву. В Москве А.С. Клёмин представил меня Маршалу Советского Союза С.К. Куркоткину. Во время беседы возникло два варианта моего назначения. Один – прежний, другой – в Читу, начальником ВОСО ЗабВО. Я просился в Алма-Ату, А.С. Клёмин поддерживал меня. Тогда С.К. Куркоткин встал и сказал: «Я поздравляю Вас с назначением на должность начальника военных сообщений военного округа» и пожал мне руку. А какого округа не сказал. Дал понять, что он подумает. После этого А.С. Клёмин просил меня не расстраиваться и в Киеве, куда я собирался заехать к брату Арсению, меня он известит по телефону. Так и получилось. В Киеве мне позвонил по телефону начальник ВОСО на Юго-Западной железной дороге Лев Тихомиров и пригласил для разговора по ЗАС с А.С. Клёминым. Анатолий Степанович поздравил меня с назначением в Алма-Ату. Я поблагодарил его и заверил оправдать доверие. После этого Лев Иосифович поздравил меня, и мы отметили это событие коньяком. А что же с Читою? Там мой друг Женя Цеханович с должности заместителя был назначен на освободившуюся должность начальника ВОСО ЗабВО. Я «не перешёл ему дорогу», чему мы были очень рады. Так закончилась моя служба в ПрикВО и меня тепло провожали сослуживцы. Прощался я с родными и друзьями, прощался со старинным и очень красивым западным городом Львовом, где прожил и прослужил почти пятнадцать лет, где я получил большую служебную и жизненную закалку. Конечно, я прощался, но не навсегда.

Глава 9. КАЗАХСТАН. АЛМА–АТА

В Алма-Ату я прилетел в середине апреля на самолёте ИЛ-62, было утро. Выйдя из самолёта, я вдохнул парной молочный воздух полной грудью и чуть не захлебнулся. Такое ощущение воздуха я испытывал потом всегда, когда выходил из самолёта в алма-атинском аэропорту. Оно осталось в памяти и до сих пор.

Встречали меня начальник ВОСО САВО генерал-майор Романенко Лев Григорьевич, начальник ВОСО на воздушных трассах подполковник Бородин Николай Сергеевич и помощник коменданта аэропорта капитан С. Ракитин. Встретили прямо у трапа самолёта. Мы приветливо поздоровались и прошли в новое беломраморное со стеклянными витражами просторное здание аэровокзала, построенного в восточном архитектурном стиле. Слева, если смотреть со стороны города, стояло серое с портиком, тоже в восточном стиле, красивое здание старого аэровокзала, по длине в четыре раза меньше, чем новое. В нём размещались управление и службы аэропорта. Мощный аэродром с взлётной бетонной полосой в 3500 метров с развитой сетью дорог и дорожек, с большим лётным травяным полем, большой площадкой перед аэровокзалом для стоянки самолётов, громадным ангаром, несколько в стороне от аэровокзала. Аэродром принимал все типы гражданских и военных самолётов. Всё это произвело на меня сильное впечатление. Ко всему с утра уже пекло солнце и заливало своим неестественным сиянием снежные вершины гор Ала-Тау.

Поместили меня в городской гостинице в отдельном номере, недалеко от здания Казахского управления гражданской авиации (КУГА). В КУГА размещалось и управление ВОСО на воздушных трассах. На другой день утром в парадной форме я был в штабе САВО у начальника управления кадров генерал-майора Н.М. Болдырева. Представил ему предписание о назначении на должность и он, задав несколько вопросов, предложил идти с ним к командующему, чтобы представить меня. Он взял свою папку, моё личное дело и предписание. Сначала мы зашли в приёмную комнату, где за рабочим столом, уставленным телефонами, сидел порученец командующего полковник Боровков Александр Васильевич. Позже я с ним познакомлюсь поближе и установлю дружеские отношения, а теперь, Н.М. Болдырев представил меня, и мы пожали друг другу руки. Потом вошли в кабинет, и я чётко доложил командующему САВО генерал-полковнику П.Г. Лушеву о своём прибытии в его распоряжение на должность начальника службы военных сообщений Краснознамённого Средне-Азиатского военного округа. Он вышел из-за стола, внимательно посмотрел мне в глаза и поздоровался за руку. Потом пригласил к столу и предложил кратко доложить о прохождении службы. Прежде чем докладывать, я передал ему привет от В.И. Варенникова. Лицо его просветлело и он, краем губ улыбнувшись, сказал спасибо. Доклад мой был кратким. Он за-

дал несколько вопросов и потом спросил: «Знаете ли вы об учебных погрузочно-выгрузочных полях? Нарисуйте». Я нарисовал ему, что мне известно об этом из наших восовских журналов. Он посмотрел и сказал, что такие учебные поля не годятся. Нужно сделать вот такой, и он нарисовал его на листе. Комбинированная платформа, к ней подведен ж.-д. путь. На пути стоят настоящие вагоны-платформы, желательно три штуки. Чуть дальше крытый вагон, оборудованный съёмным воинским оборудованием, для перевозки людей. Ещё дальше стоит крытый вагон-кухня, в котором размещается с одной стороны вагона полевая армейская кухня на колёсах, с другой стороны - две очажные кухни. Получается на одном учебном поле три учебных места. Далее он сказал: «Такое учебное поле вам предстоит соорудить в окружном учебном центре Гвардейске в этом году силами и средствами учебной дивизии. В армейском и дивизионных учебных центрах тоже делать учебные поля, но можно попроще и в течение двух лет. Вторая задача: вам лично с офицером КЭУ округа следует в мае этого года поехать в Кемерово и с начальником управления Углесбыта решить проблему поставки каменного угля для войск округа без задержек, как предусмотрено планом. По отгрузке угля в мае и дальше представляйте письменный доклад-справку за каждую декаду. Без стеснения по этим и другим вопросам обращайтесь лично или по телефону». Я малость подумал, а потом сказал: «Товарищ командующий, я постараюсь выполнить ваше задание».

Командующий произвёл на меня сильное впечатление. Был он роста среднего, стройный и физически подтянут. Лицо строгое, кожа розоватого оттенка, небольшой загар, волосы рыжеватые, глаза желтовато-колючие. Нос, рот, губы, подбородок – как у обычного человека, ничего выдающегося. Основное впечатление – слишком строг и говорит очень короткими фразами. Про себя подумал: «Если не сделаешь – не поздоровится». Из кабинета я выходил один, Н.М. Болдырев остался у командующего. А.В. Боровков, заметив моё сосредоточенное лицо, приободрил меня, сказав, что командующий неравнодушен к ВОСО и с особым вниманием относится к службе, поэтому вам необходимо присутствовать на всех совещаниях у командующего. Он обещал на первых порах поддерживать меня нужной информацией и приглашал заходить и звонить без всякого стеснения.

Потом Л.Г. Романенко представил меня офицерам и служащим службы ВОСО, я коротко рассказал о себе и после этого с ним пошёл к начальнику тыла генерал-лейтенанту Титову Виктору Тимофеевичу. Ему я представился строго по уставу, доложил о себе, он задал несколько вопросов и отпустил нас. Потом Л.Г. Романенко предложил мне действовать самому, так как у него много личных дел, которые надо устроить до отъезда. Мне было всё равно, и я продолжал обходить тыловых начальников. Начальник штаба тыла полковник Б.К. Кузьмин принял меня с интересом, сказал, что сам недавно вступил в должность, поэтому будем вместе осваивать САВО. Не задерживаясь, я быстро обошёл остальных тыловиков.

Потом я пошёл к начальнику штаба округа генерал-лейтенанту В.М. Архипову. У нас произошёл очень хороший разговор и мне явно понравился начальник штаба своей непосредственностью и внимательностью к собеседнику. В дальнейшем по делам службы мне приходилось обращаться к нему довольно часто и он, когда позволяло время, интересовался состоянием нашей службы и путей сообщения. Значительно позже В.М. Архипов рассказал, что родом он из Кандагача (100 километров южнее Актюбинска) и что отец его всю жизнь работал машинистом, он поведал и о других интересных событиях, особенно периода Великой Отечественной войны. Поддержка начальника штаба округа для меня была важным моментом, и я старался быстрее изучить пути сообщения округа и их работников.

Следующим был член Военного Совета генерал-полковник Попков Михаил Данилович. О нём мне рассказали, что к нему лучше «не попадаться в руки», иначе не только испортит настроение, но может «сломать и карьеру». Я уговорил Л.Г. Романенко и с ним пошёл к ЧВС. Встреча прошла нормально. ЧВС – высокий и крепкий, раздавшийся в плечах и теле мужчина с крупным лицом, напоминающий артиста Самойлова («Сердца четырёх»), с очень строгими глазами. Встречался я с ним редко, но однажды – «метко», об этом позже. С другими начальниками управлений и служб я знакомился по ходу службы.

После образования САВО в 1969 году на территории Казахстана, Киргизии и Таджикистана штаб его располагался в пятиэтажном современном блочном здании с двухэтажной пристройкой, в бывшем здании сельхозинститута на проспекте Правды, почти на окраине города Алма-Аты. Столица Казахстана – громадный миллионный город с красивыми белыми, светло-жёлтыми и светло-зелёными 5,9 и 12 - этажными кирпичными и блочными домами, широкими улицами с арыками и красивыми парками. Очень много деревьев, кустов и цветов. Город почти всегда залит лучами солнца, но бывает, что город накрывает ядовитый смог, ведь он расположен у подножия гор Ала-Тау и не проветривается. По улице Ленина дорога ведёт к военному санаторию и мимо громадного яблоневого сада военного совхоза (в саду растут чудесные яблоки «апорт») и далее на Медео и громадную плотину.

Общая протяженность железных дорог на территории округа составляла около шестнадцати тысяч километров, в основном однопутных линий с тепловозной тягой. Двухпутный электрифицированный участок действовал от Караганды до Целинограда. Важными для нас, военных, были магистрали: Уральск, Кзыл-Орда, Чимкент; Петропавловск, Караганда, Берлик; Семипалатинск, Алма-Ата. Административно вся сеть железных дорог делилась на три дороги: Алма-Атинскую с управлением в городе Алма-Ате, Западно-Казахстанскую (г. Актюбинск), Целинную (г. Целиноград). На этих дорогах были наши представители управления ВОСО. На Алма-

Атинской дороге ВОСО возглавлял полковник К.О. Аушт на, Западно-Казахстанской – полковник М.Ф. Псарёв, на целинной – полковник Л.Г. Сверчевский. Комендатуры ж.-д. участков и станций размещались при отделениях железных дорог: Актюбинск, Гурьев, Кзыл-Орда, Целиноград, Караганда, Джамбул, Фрунзе, Алма-Ата, Семипалатинск, Душанбе (Ташкентская ж. д.). Комендатуры ж.-д. станций: Эмба, Тюратам (Байконур), Есиль, Аягуз.

Войска округа дислоцировались: 155 МСД – Усть-Каменагорск, 74 ТД – Аягуз, 168 МСД – Сары-Озек. Они входили в состав 1 А, штаб которой дислоцировался в городе Семипалатинске. В её составе числилась ещё одна дивизия, значащаяся на бумаге на военное время с дислокацией в Семипалатинске, хотя штаб в сокращённом составе существовал и действовал. В Алма-Ате от 168 МСД дислоцировался 7 МСП на БМП (в районе 1-й Алма-Аты), не так далеко располагалось общевойсковое училище, которым командовал генерал-майор Н.И. Некрасов. С ним, как и с некоторыми другими начальниками у меня будут установлены самые тёплые и дружеские отношения. В Гвардейске (ж.-д. станция Отар) дислоцировалась учебная МСД, которой командовал полковник В. Цветков. Во Фрунзе – МСД сокращённого состава. Обе дивизии входили в состав армейского корпуса со штабом сокращённого состава во Фрунзе. В Душанбе дислоцировалась 201 МСД окружного подчинения. В Жангиз-Тобе дислоцировалась ракетная дивизия центрального подчинения. В районе ж.-д. станции Конечная (146 км) располагался на большой территории атомный испытательный полигон. А возле ж.-д. станции Тюратам ракетный полигон Байконур с городом Ленинск. В Актюбинске дислоцировалась 27 ЖДБр центрального подчинения. В районе о. Балхаш, ж.-д. станция Балхаш, располагался большой центральный полигон ПВО, где производились испытания зенитно-ракетных комплексов и зачётные стрельбы войск ПВО. В районе ж.-д. станции Эмба находился испытательный полигон для тактических ракетных систем, там же велись зачётные стрельбы войсковых ракетных дивизионов. На территории округа дислоцировались и другие соединения, части и учреждения центрального и окружного подчинения (ПВО, ракетно-артиллерийские, авиационные, строительные, тыловые и другие). В те времена я изучил все войска и знал на память.

Пришлось срочно всё изучать, в первую очередь личный состав нашей службы и линейных органов ВОСО. Замом у меня был полковник Токарев Алексей Фёдорович, знакомый мне по ГСВГ, по специальности дорожник, но был одно время начальником ВОСО армии. Был он своеобразным человеком и у восовцев не котировался. Я это чувствовал и поэтому ответственные поручения ему не давал. Тем более, он заочно учился в сельхозинституте и по завершении службы хотел стать директором военного совхоза. Через полтора года он возглавил Бурнинский военный совхоз (недалеко от г. Джамбула). Главный инженер полковник Миленко Стани-

слав Дмитриевич был очень флегматичным человеком. Дело своё знал достаточно хорошо. Твёрдым в решении практических, да и теоретических вопросов был старший офицер по оперативным перевозкам подполковник Прилепа Владимир Илларионович, но он мучился с большим давлением и просил перевести его в учреждение ВОСО, расположенное в равнинной местности. Был ещё старший офицер технической службы подполковник Мамашев Маэлес Салихович, очень скромный человек. Другие офицеры - В. Кудряшов, А. Кусмулдин, Ю. Рябкин, А. Самойлов, В. Волокитин, А. Сологубов, по моему мнению, со своими задачами справлялись неплохо. Но для сооружения на голом месте такого учебного поля, какое приказал построить командующий, требовался очень опытный и «пробивной» человек. Я искал и нашёл его. Это был заместитель Н.С. Бородина подполковник Баранов Евгений Николаевич, опытный и жаждущий показать себя в деле и добиться продвижения по службе. Крепкий мужчина, чуть выше среднего роста с седой шевелюрой, с приятным лицом, строгим и лучистым взглядом. Чувствую, что энергия бьёт в нём ключом и он готов «ринуться в бой». С ним я вёл беседу и приглядывался к нему поближе. Наконец, я решился и рассказал о приказании командующего построить в окружном учебном центре учебное поле ВОСО, и каким оно должно быть. Спросил его: «Сможете построить такое поле? Помощь я гарантирую». Он подумал и сказал: «Есть, я сделаю!». «Тогда ждите дополнительного указания и спасибо за согласие», - ответил я ему, и мы попрощались. О своём решении я поставил в известность Н.С. Бородина. Он особо не возражал. Я стал готовить директиву по округу с приказанием командующего о строительстве учебных полей ВОСО в учебных центрах округа, армии и дивизий.

Наконец, проект директивы с приложением (рисунок учебного поля в масштабе) был готов и я узнал, что командующий летит завтра в Семипалатинск с проверкой. Я ему позвонил по прямому телефону и доложил ему мою просьбу взять меня завтра с собой в самолёт, объяснил цель моей командировки. Он дал согласие. Телефон цветом красный напрямую соединялся с коммутатором командующего и был установлен по его указанию. ВОСО он всегда держал «на прицеле» и приказал мне лично присутствовать на всех совещаниях.

На другой день рано утром я поехал в аэропорт на нашей служебной белой «Волге». Кстати, Л.Г. Романенко мы с почестями отправили в Москву, а далее он имел предписание на новую должность в Варшаву. Жена его, милая женщина Зинаида Григорьевна, пока оставалась здесь. Я должен был вселиться в их квартиру, а пока жил в военном санатории в небольшой комнате. Въезд на территорию аэродрома к стоянке служебных самолётов, которая находилась вправо метрах в ста от здания аэровокзала, осуществлялся по пропуску. Там стояли самолёты Д.А. Кунаева (ТУ-134) и других руководителей Казахстана. У П.Г. Лушева был самолёт Ан-26, оборудованный в пассажирский вариант, спереди был небольшой салон, где раз-

мещался командующий. За кабиной было установлено до десяти кресел для пассажиров. На стоянке уже собралось человек 7-8, и я примкнул к ним. Перед приездом командующего мы построились, выйдя из машины, он поздоровался с каждым за руку, задал некоторым вопросы, потом отошёл от строя и выслушал доклад командира экипажа о готовности самолёта к полёту. Все сели в самолёт и начали устанавливать очередь на приём к командующему. Я оказался третьим. Первым пошёл Н.М. Болдырев. Он пошёл с большой папкой документов, а лететь около двух часов. Не менее сорока минут начальник управления кадров сидел в салоне. Потом пошёл другой генерал и т минут тридцать пробыл у командующего. Я зашёл, доложил, и он показал рукой присаживаться к небольшому полированному столу. Командующий был одет в спортивную форму и полулежал на диванчике. Видно его здорово прихватил радикулит. Превозмогая себя, он придвинулся к столу, взял проект директивы, внимательно прочитал и посмотрел приложение, потом добавил несколько слов и подписал её. Спросил: «что вы намерены делать в гарнизоне?». Я ответил, что проверю нашу комендатуру и с комендантом побываю в учебном центре армии на предмет постройки учебного поля. Он мне сказал, что завтра в 10.00 нужно быть в учебном центре и там будут решаться вопросы учебных полей по родам войск и служб. На аэродроме меня встретил военный комендант ж.-д. участка и станции Семипалатинск (ЗКУ) майор А.С. Матиевич и мы поехали в комендатуру.

Проверка комендатуры прошла обычным порядком. Сначала я слушал доклад коменданта, потом один на один беседовал со всеми офицерами. В «секретке» я побеседовал с заведующей делопроизводством, на вид строгой в средних летах женщиной. Напряжённой работы в комендатуре не было. Перевозки войск и воинских грузов были небольшими. Поэтому я поставил задачу уделять больше времени боевой, политической и специальной подготовке. Главное, что я уяснил, - в комендатуре не было завзятых пьяниц и алкоголиков. Потом мы с комендантом побывали у начальника отделения железной дороги и побеседовали с ним о работе отделения и наших военных интересах к железной дороге, речь также шла о простоях и штрафах. После обеда я встретился с начальником ВОСО армии подполковником Б.И. Полтораковым в штабе армии, в его маленьком кабинете. Он доложил о своей работе и пожаловался, что начальник тыла посылает его в войска на разные проверки по тыловым вопросам. Я ему сказал, что от этого никуда не денешься, но хочу облегчить его участь и показал директиву командующего о создании учебных полей ВОСО. «Готовьтесь выполнить это важное задание, а ЗКУ будет помогать вагонами, рельсами и шпалами». Потом я пошёл с Б.И. Полтораковым к начальнику тыла армии и с ним уладил вопрос о строительстве учебного поля ВОСО и просил оказывать содействие в этом деле.

На другой день командующий с окружными и армейскими начальниками на армейском учебном центре показывал где, что и как оборудовать на учебном поле для каждого рода войск. Заранее всё было определено на плане им утверждённом, сейчас же шла работа по привязке будущих объектов на местности. В конце очередь дошла и до нас. Я представил своих офицеров и сказал командующему, что руководить постройкой учебного поля будет начальник ВОСО армии подполковник Полтораков, а помогать ему будет комендант майор Матиевич. Он внимательно посмотрел на офицеров и спросил: «Справитесь?». Полтораков ответил: «Постараемся, товарищ командующий!». Командующий показал место возле основной дороги, посмотрел на нас строгим взглядом и сказал: «Желаю успехов», а командующему армией: «Выделите средства, людей и технику». А мне он приказал докладывать о ходе работ два раза в месяц. Оставшись одни, мы подробно обговорили все вопросы и проблемы этой работы. А.С. Матиевичу я предложил добиться от железной дороги списанных с учёта вагонов, рельсов и шпал. А Б.И. Полторакову соответственно добиться выделения личного состава для рабочей команды во главе с офицером или прапорщиком, а также строительных материалов, инструмента, автомобиля и крана. Потом мы поехали в штаб армии на обед, а после обеда они отвезли меня на аэродром. Прощаясь, я выразил надежду, что они к новому учебному году с задачей справятся и пожелал им успехов. К исходу дня мы были в Алма-Ате. На другой день я работал у себя в службе. Продолжал изучать техническое состояние железных дорог и подъездных путей к складам и базам. Выяснилось, что простои вагонов под выгрузкой в войсках, у военных строителей и на складах КЭУ значительные, особенно при выгрузке каменного угля и строительных материалов (щебень, гравий, песок и цемент). Штрафы за простои вагонов были большие. Нужно было принимать срочные меры. Был заведен журнал учёта простоев вагонов, который вёл дежурный по ВОСО. Я лично переговорил со всеми начальниками ВОСО на дорогах и приказал ужесточить контроль за выгрузкой вагонов по телефону и путём выезда офицеров ВОСО в места массовой выгрузки вагонов. Вместе с комендантом В.Д. Горбатенко объехали места выгрузки грузов в Алма-Атинском гарнизоне, встретились с начальниками строительных учреждений и начальником КЭЧ района. После объяснений я предъявил им серьёзные претензии и пригрозил доложить командующему об отсутствии у них ответственности за своевременную выгрузку вагонов. Ежедневно я следил за выгрузкой вагонов и лично звонил тем начальникам, у кого простаивали вагоны. Мало-помалу дело стало улучшаться.

Через неделю командующий собрал на окружном учебном центре начальников родов войск и служб по вопросу приведения в надлежащий вид или построить заново учебные поля в открытом учебном городке и все полигонные устройства, маршруты и дороги. Только после обеда до нас

дошла очередь, и я доложил командующему о готовности службы ВОСО выполнить его приказание и представил ему подполковника Е.Н. Баранова, как исполнителя работ по строительству учебного поля ВОСО Он внимательно посмотрел на подполковника в лётной форме, задал ему несколько вопросов и, услышав чёткие ответы, остался доволен. После этого он показал место недалеко от главной дороги и сказал: «Тут строить». Командира учебной дивизии он обязал обеспечить стройку рабочей силой, техникой и строительными материалами, а также установить контроль за работой. Мне он приказал договориться с железнодорожным руководством о поставке для учебного поля списанные с учёта вагоны, рельсы и шпалы, а также постоянно контролировать и помогать Е.Н. Баранову во всём. Срок готовности учебного поля – конец августа текущего года. Когда мы остались одни, у нас произошел откровенный разговор по всем вопросам предстоящей работы. Евгений Николаевич обнадёжил меня и сказал, чтобы я слишком не беспокоился и, что он сумеет здесь в учебной дивизии привлечь всё необходимое и добьётся от командира дивизии выполнения им приказа командующего по выделению сил и средств. Я же со своей стороны обещал ему всяческую помощь и просил докладывать еженедельно о ходе работ.

Очень важным моментом в моей служебной деятельности являлось налаживания взаимопонимания и тесного контакта в работе с начальниками ВОСО на дорогах («З»). Почти все войска округа дислоцировались в районах, прилегающих к железнодорожным станциям Алма-Атинской железной дороги. Работа «З» Алма-Атинской имела очень большое значение для войск, в то же время для службы ВОСО и для меня лично. Учитывая это обстоятельство, я самым серьёзным образом пошёл на дружеские отношения с полковником Ауштом Карлом Освальдовичем и он ответил взаимностью. Он был интеллигентным и культурным человеком, наполовину эстонцем, наполовину русским. Прошёл хорошую школу обучения и воспитания. Среднего роста, смуглое симпатичное лицо, приветливый взгляд, близорукий, потому в очках, приятный голос. Первый раз состоялась беседа в его уютном кабинете.

Карл Освальдович рассказал о своей жизни и службе и о семейном положении. Он прошёл все должности от помощника коменданта до перворазрядного «З» дороги. В своё время заканчивал Рижский институт путей сообщения. Прослужил более двадцати пяти лет в органах ВОСО. Мы с ним оказались одногодками. Я коротко рассказал о себе, а потом мы пошли по служебным кабинетам, чтобы мне познакомиться с офицерами и служащими. По внешнему виду и по ответам на мои вопросы я сделал вывод, что личный состав управления выглядит вполне достойно и послушен своему начальнику. Среди офицеров я увидел знакомое лицо. Это был майор Солдатов, который служил в Представительстве ВОСО в Шверине (ГДР). Там я бывал и не раз видел его, знал как расторопного офицера. То-

гда по моей просьбе Е. И. Платонов направил его в Алма-Ату на повышение. Мы возвратились в кабинет и продолжили беседу. Я настоятельно просил К.О. Аушта оказать действенную помощь нашим офицерам в Семипалатинске и Гвардейске списанными вагонами, рельсами и шпалами, испросив всё это у железнодорожников. Потом мы были на приёме у начальника дороги А.Т. Джексенева. Встреча прошла в тёплой обстановке. В завершение служебной части встречи Карл Освальдович пригласил меня отобедать у него дома. Приглашение я принял, и мы поехали на его служебной машине, а свою я отпустил на обед. Жил он не далеко от управления дороги в «сталинском» доме на четвёртом этаже. Нас встретила его жена, миловидная полноватая шатенка, с красивыми чертами лица. Мы познакомились. Звали её Риммой Алексеевной. Она оказалась очень приветливой и внимательной женщиной. Карл Освальдович повёл меня по квартире и показал семейное уютное жилище, обставленное со вкусом красивой мебелью. Книжный шкаф был полон дорогими изданиями книг. Потом мы сидели за обеденным столом, который был уставлен разными блюдами, хорошо смотрелся штоф с чистейшей водкой и блестящий графин с дорогим вином. Хозяйка в красивом переднике продолжала хлопоты возле стола, внимательно осматривая всё, что подано. Потом сняла передник и села за стол, чтобы начать трапезу.

Обед проходил в приятной обстановке и в задушевной беседе. Хозяйка периодически отлучалась на кухню, чтобы подать другие блюда и в то же время успевала поддерживать разговор. После обеда был кофе с коньяком, и мы продолжали беседу о жизни и службе. У них были две дочери, обе замужем и жили отдельно. Наше знакомство в дальнейшем переросло в дружбу, и я периодически приглашался к ним в гости. Однажды мы договорились и втроём побывали в загородном ресторане по пути на Медео. Очень уютный ресторан в казахском стиле. Пили мы мало, больше беседовали на отвлечённые темы. Играл оркестр. Карл Освальдович не танцевал. Мне было очень приятно танцевать с Риммой Алексеевной. Я говорил ей комплименты и она мило улыбалась. Это был прекрасный вечер, и я помню его до сих пор.

Работа по строительству учебных полей была налажена и я, доложив начальнику тыла, а потом и командующему, поехал в командировку в середине мая в Кемерово в Углесбыт. Со мной был начальник топливного отделения КЭУ САВО майор Григорьев Сергей с запасом яблок апорт, дынь и винограда. В Кемерово в аэропорту нас встретил «З» Кемеровской дороги подполковник Ю.А. Лопатин. Он разместил нас во временном общежитии – в купейных вагонах, недалеко от вокзала. Кемеровская дорога была только создана и многие управленцы дороги временно жили в вагонах, недалеко от вокзала. Нам с Сергеем выделили одно купе.

Не откладывая «в долгий ящик», мы во второй половине дня поехали в Углесбыт. Я знал, что начальником Углесбыта работает Романенко Лео-

нид Владимирович, сравнительно молодой мужчина. К нему на приём было несколько человек, и мы с Сергеем дождались своей очереди. За столом сидел симпатичный человек в темном костюме, в светлой рубашке при галстуке. Я представился, он встал из-за стола и поздоровался с нами. Перед нами был высокий, красивый и стройный мужчина сорока лет не более. Я коротко изложил цель нашего визита и подал ему письмо командующего САВО с просьбой выполнить годовой план поставки угля нашему округу. Он внимательно прочитал письмо и сказал, что приятно иметь дело с вашим командующим и его посланцами. Достал папку с документами, нашёл поквартальный план поставки угля нашему округу, внимательно посмотрел и сказал, что первый квартал выполнен на 85%, второй идёт примерно так же и далее надо будет поднажать, чтобы подтянуть годовой план. Я ему сказал, что округ наш может оказать ему помощь в разумных пределах. Он обратился с просьбой купить за свои деньги по лимиту округа «Москвич». Об этом, я сказал, мне надо решить вопрос в округе. Потом, а был уже конец рабочего дня, я предложил заехать в вагон и забрать наш подарок – фрукты. Мы с ним на его служебном автомобиле поехали и забрали коробку с фруктами, водкой и продуктами. Жены у него в квартире не было, она была в командировке. Он извинился и сказал, что нам самим придется накрывать стол. Сергей принялся за дело, Леонид помогал ему, доставая банки с огурцами, помидорами и вареньем. Я же «спец» по картошке, быстро начистил и поставил варить её. Стол был готов, и мы выпили по первой за наше знакомство. Потом пили за славную Советскую армию, за шахтёров, железнодорожников и завершили за нашу дружбу. В заключение Леонид просил передать командующему, что план отгрузки угля будет обязательно выполнен. Мы обменялись с ним номерами домашних телефонов и он сказал мне, что я могу звонить ему на работу и домой в любое время. После чего мы попрощались с ним и на такси поехали в свой вагон.

На другой день утром я пошёл умываться и бриться, и надо же, навстречу мне шёл Валерий Новосёлов! Мы обнялись, расцеловались, потрясли друг друга, после чего начали говорить. Он рассказал, что работает на Тайгинском отделении железной дороги старшим диспетчером и здесь находится в командировке в управлении дороги по сверке графиков движения поездов. После Легницы он вернулся на станцию Тайгу, где до армии работал поездным диспетчером, а через три года его назначили старшим диспетчером. В общем, мне эта работа известна по учебе в техникуме, работе на железной дороге и во время службы в ж.-д. комендатуре, ну а детально – надо иметь хорошую практику, то есть работу. Я ему рассказал о своей службе и жизни. Каждый из нас выбрал свой путь и каждому нравится своя работа или служба. Он, между прочим, сообщил ещё одну новость. Здесь в управлении дороги на должности начальника грузовой службы работает наш однокурсник по техникуму Сергей Жданов. Я побла-

годарил его за эту новость и пригласил в 17.00 встретиться у нас в купе и посидеть за чаркой водки в честь нашей встречи.

С утра я был в управлении железной дороги, в здании, где временно разместилась железнодорожная администрация и с нею вместе «З» дороги Ю.А. Лопатин. Им выделили одну большую и две маленькие комнаты. В одной сидел он и его заместитель, в большой комнате располагались все офицеры и служащие, в третьей комнате находилось секретное отделение. Ю.А. Лопатин рассказал о вновь образованной дороге, о её задачах, протяжённости и кадрах. Потом он познакомил со своими офицерами и служащими. Я рассказал о своей службе и жизни в Сибири, о работе до армии на станции Черкасов Камень стрелочником и дежурным по станции. Завершив знакомство, я попросил Ю.А. Лопатина связаться по телефону с С. Ждановым. Он был на месте и обрадовался предстоящей встрече. Лопатина я попросил в 17.00 быть в нашем купе на встрече друзей, он дал согласие.

Я быстро нашёл кабинет С. Жданова и без стука вошёл к нему. На встречу вышел крепкого сложения мужчина, и мы обнялись. Это был Серёжа Жданов, сохранивший все черты своего лица, но чуть раздобревшего за прошедшие годы. Мы были настолько рады, что не знали, с чего начать разговор. Наконец мы заговорили. Коротко рассказали о себе. Он всё время работал на Западно-Сибирской железной дороге в разных должностях по грузовой и коммерческой работе и продвинулся до заместителя начальника грузовой службы дороги. При образовании Кемеровской дороги его назначили начальником службы. Семья у него сейчас живёт в Новосибирске в хорошей квартире, и переезжать в Кемерово пока не сбираются. Я поведал о себе, и мы поздравили друг друга с назначением на занимаемые нами должности. Потом он рассказал о наших товарищах по техникуму, кто и где работает. Пользуясь приятным случаем, я попросил Сергея иногда помогать нам с отгрузкой угля для нашего округа. Он сказал, что Л. Романенко он знает хорошо, встречаются по угольным делам и при необходимости может помочь нам. Мы завершили беседу, и я пригласил его на встречу в наш вагон.

Мой помощник Сергей славно поработал и приготовил стол в нашем купе. В назначенное время все гости были на месте, и мы начали приятную встречу. Все считались профессионалами в железнодорожном деле, и было, что вспомнить, и о чём поговорить. Я, как хозяин, насколько мог, регулировал разговор. За два часа наговорились «досыта» и выпили изрядно. Тепло попрощались, до новых встреч, и Ю. Лопатин повёз нас с Сергеем в аэропорт, и мы улетели в Алма-Ату. Вот так закончилась первая поездка в Кемерово, а будет их ещё несколько. По возвращении в Алма-Ату я доложил командующему о результатах поездки. При мне он вызвал начальника тыла В.Т. Титова и просил его через военторг продать Л. Романенко один

«Москвич». Этот вопрос был решён, но работы с углём предстояло ещё много.

САВО первый раз был образован в 1926 году и второй раз в 1969 году. Второй раз округ был создан на базе ТуркВО с задачей защитить территорию Казахстана, Киргизии и Таджикистана от возможной агрессии со стороны Китая. Он должен был выполнять задачи во взаимодействии с ТуркВО, СибВО, ЗабВО и ДВО. Командующим войсками вновь образованного военного округа был назначен генерал армии Н. Г. Лященко, который до этого командовал войсками ТуркВО, П.Г. Лушев сменил его в 1977 году. К слову сказать, летом 1979 года П.Г. Лушев встречал Н.Г. Лященко, который прилетел из Москвы ИЛ-62 и далее из Алма-Аты самолётом командующего АН-26 должен быть лететь в военный санаторий Тамгу на озере Иссык-Куль. С командующим при встрече были член военного совета Н.Д. Попков, я и Н.С. Бородин. Во время встречи Н.Г. Лященко всех крепко обнимал и улыбался. Он высокий и крепкий в плечах, очень прост в обращении и таким он запомнился мне. Политика Н. С. Хрущёва привела к вражде с Китаем, такая политика продолжалась и при Л.И. Брежневе. Поэтому все оперативные и мобилизационные планы были разработаны с учётом возможной агрессии со стороны Китая и США. У ВОСО округа на этот случай, как и у других управлений и служб, были разработаны соответствующие документы, основная часть из них хранилась в оперативном управлении («тёмная комната»), другая часть – в организационно-мобилизационном управлении (ОМУ). В ОМУ постоянно работал наш старший офицер В.И. Кудряшов. Я обязан был периодически работать с документами и в «тёмной комнате», и в ОМУ. Основная трудность в перевозках на военное время для нашего округа (фронта), особенно при проведении «наступательной операции», заключалась в отсутствии железных дорог Китая, подводящих к нашим границам. Для перевозки войск и материальных средств «наступающему фронту» необходимо было строить железнодорожную линию протяжённостью 500 километров от станции Дружба (на границе с Китаем) до китайской ж.-д. станции Урумчи. Но это практически было невозможно. В 90-х годах, когда дружба с Китаем была налажена, китайцы построили эту дорогу от Урумчи до Дружбы и теперь идут интенсивные перевозки из Китая в Казахстан и в Россию и обратно. Но тогда мы планировали перевозки до наших пограничных станций (особенно до станции Дружба), а далее войска должны были идти своим ходом, а материальные средства следовало везти автотранспортом.

Летом 1979 года в нашем округе работала представительная комиссия МО СССР. Меня вызвал командующий П.Г. Лушев и приказал вместе с железнодорожниками комиссионно обследовать малодеятельный ж.-д. участок Актогай – Дружба и результаты отразить в акте. По итогам проверки представить ему письменный доклад с приложением акта. Вместе с

К.О. Аштом мы пошли к начальнику дороги и согласовали с ним состав комиссии. В комиссию вошли начальник мобилизационного управления дороги И.В. Волков и его инженер, К.О. Аушт, его заместитель по техническим вопросам подполковник Ю.Н. Ахримук и я от штаба округа. Нам округ выделил вертолёт и через два дня мы вылетели в Актогай. В Актогае у начальника станции выяснили поездную работу на участке Актогай - Дружба. Он доложил, что ежедневно, кроме воскресенья, до станции Бесколь (143 км) ходит местный поезд с пассажирским и грузовым вагонами и тепловозом, который перевозит для городка людей и грузы. А далее до Дружбы (161 км) движения поездов нет. На всех разъездах станционные постройки разобраны местными жителями близлежащих аулов, кроме домика дежурного по станции, где законсервированы средства связи.

Мы облетели все станции и разъезды, а с воздуха осмотрели путь, воздушную линию связи и мосты. Всё, что нам говорил начальник станции Актогай, подтвердилось. Кроме того, мы обнаружили и другие недостатки. Мы были обескуражены состоянием перегрузочной станции Дружба. Она была почти вся разрушена, кроме рельсовых путей. Электростанция, кирпичные строения пакгаузов и других строений на станции были в полуразрушенном состоянии, жилые дома станционного посёлка тоже имели жалкий вид, водонапорная станция была разрушена. По станции пронёсся вроде ураган небывалой силы. А поруху такую сделали не какие-то там китайцы, а наши советские люди, в лице жителей казахских аулов. Ходил я по посёлку и по станции, а под ногами поскрипывал крупный песок, и создавалось такое впечатление, как будто я нахожусь на другой планете. Вернувшись на станцию Актогай, мы в кабинете начальника станции написали подробный акт, в котором отразили всё о порушенных объектах на железнодорожном участке Актогай - Дружба и указали, что в первую очередь надо делать, чтобы восстановить движение поездов на пропускную способность 18 пар поездов в сутки. Главное, что уяснили мы, железнодорожный путь на всём протяжении относительно исправен, проводная связь и искусственные сооружения в пригодном состоянии. Два экземпляра акта я забрал себе, один экземпляр взял К.О. Аушт и один экземпляр – И.В. Волков. По возращении на службу я подготовил доклад командующему, краткий доклад министру обороны и пошёл на приём. Командующий выслушал мой устный доклад, внимательно прочитал представленные документы и внёс поправки в доклад министру обороны. Потом я отдал на перепечатку машинистке машбюро командующего и по готовности доклад был подписан и потом отправлен по назначению. Командующий приказал мне дважды в году проверять состояние участка Актогай - Дружба и о результатах докладывать ему. О происходящих событиях я послал донесение начальнику центрального управления военных сообщений (ЦУП ВОСО).

Обеспечивая контроль за выполнением приказаний командующего, я, тем не менее, изучал на местах линейные органы военных сообщений.

Самолётом я полетел в Душанбе. Там находилась военная комендатура железнодорожного участка и станции Душанбе (ЗКУ). Возглавлял её капитан Г.Г. Соколов, недавно назначенный с должности заместителя ЗКУ Джамбул. Выше среднего роста, худощавый, стройный, смуглое лицо с правильными чертами и большие серые строгие глаза, шатен, одет в строго подогнанную по фигуре форму. Прямо скажем, видный, красивый молодой мужчина, произвёл на меня приятное впечатление. Мы прошли с ним в его служебный кабинет, и он доложил о своих подчинённых, о выполнении плана командирской и марксистско-ленинской подготовки и о работе отделения дороги. Докладывал чётко, не торопясь, чуть глуховатым голосом. Держался строго, но с достоинством, особого волнения не обнаруживал. Докладом и ответами на вопросы я остался доволен. Потом мы прошли по всем помещениям комендатуры. Очень хорошо смотрелся учебный класс. С большим старанием и умело были сделаны стенды. Под стендами на парапетах лежали все образцы крепёжных материалов и приспособлений. В этом классе комендант проводил занятия не только со своими офицерами, но проводил инструктажи с караулами, наряжаемыми для охраны воинских транспортов, и с администрацией воинских эшелонов. Потом я имел личные беседы с офицерами. Свои обязанности они знали, жалоб и заявлений не последовало. Кроме двух офицеров, молодых холостяков, все остальные были семейными и жили в квартирах, а холостяки жили в общежитии. Соколов досконально знал своих офицеров, их достоинства и недостатки. Своим принципиальным отношением к делу и к людям он поддерживал в комендатуре строгий порядок и дисциплину, к чему офицеры были приучены и на чрезмерную строгость особо не обижались. Мы съездили с комендантом на учебный центр 201 МСД, посмотрели учебное поле ВОСО, которое не соответствовало требованиям командующего П.Г. Лушева. Мы условились, что комендант приведёт его в порядок. Потом мы поехали в штаб дивизии, где встретились с её командиром и имели непродолжительную беседу по взаимно интересующим нас вопросам. Я напомнил о претензиях железной дороги по простоям вагонов под выгрузкой угля и строительных грузов, а также о больших штрафах. Командиру были предложены меры по устранению этих недостатков, следовало также установить личное взаимодействие с начальником отделения дороги и начальником станции, комендант будет содействовать в этом вопросе. Далее я напомнил командиру дивизии о директиве командующего по обустройству учебного поля ВОСО на учебном центре дивизии, при этом сказал, что это поле должно соответствовать требованиям директивы. Мы обо всём договорились и о том, что комендант поможет списанными вагонами, рельсами и шпалами и выделит своего офицера для технической консультации во время строительства. Потом мы были у начальника штаба по вопросам использования воинских перевозочных документов (ВПД). Ему был представлен список воинских частей, где неблагополучно с использо-

ванием и хранением ВПД и высказана была просьба воздействовать на нерадивых должностных лиц. На другой день мы были у начальника отделения дороги (НОД). Он мне рассказал о работе отделения и трудностях в перевозках, а также о строительстве новых участков и реконструкции старых. Беседа потом продолжалась за чайным столиком, где был кумыс и зелёный чай. Коменданта он похвалил за деловое взаимопонимание и повышенный интерес к работе отделения дороги, в том числе и к мобилизационной работе. Я попросил его помочь командиру дивизии списанными вагонами, рельсами и шпалами, что командир готов возместить списанные вагоны металлоломом. Затем комендант на автомобиле повёз меня по городу, и я посмотрел красивую его центральную часть с монументальными зданиями вокруг большой площади, с аллеями чудесных хвойных и лиственных деревьев и множеством цветников с шикарными розами разных расцветок, а посредине площади громадный фонтан с высоко бьющими струями перламутровой воды. Помню, так захотелось мне попасть под те охлаждающие струи! К вечеру, попрощавшись с Г.Г. Соколовым, я улетел в Алма-Ату.

В Казахстане и в Средней Азии меня повсюду преследовала жара. И днём и ночью, особенно в первый год пребывания. Конечно, это были не Мары. Ведь сейчас я мог как-то регулировать свои действия, хотя бы установкой в квартире и служебном кабинете холодильной аппаратуры, ношением брюк и рубашки без галстука, выпить зелёного чая, спрятаться в тень, когда можно, да и многое другое. Но всё равно жара досаждала, и я часто потел, как в бане. Даже в белой служебной «Волге», когда ехал в Гвардейск в учебный центр, где Е.Н. Баранов «колотил» учебное поле, водитель останавливался несколько раз, чтобы выйти «из бани» и проветриться в голой сожжённой от солнца степи или полупустыни хоть небольшим тёплым или горячим ветерком. Ехали по сухой долине, а справа и слева шли голые тёмные небольшие горы. Живого нигде ничего не видно, даже сусликов. Вот, такая безрадостная картина тянется на сотни километров. Только раз на средине пути попалась шашлычная с колодцем с родниковой водой. Здесь мы останавливались всегда, сидели в тени под тремя чинарами, отдыхали и пили холодную воду маленькими глоточками.

Е.Н. Баранов, по договорённости, ждал меня на станции Отар. Он показал мне вагоны (два крытых и три платформы), списанные с учёта по ходатайству К.О. Аушта, и рассказал, как он думает переместить их на учебное поле. Это очень сложный и трудный процесс. Он договорился о привлечении десятитонных кранов с гражданскими организациями, трейлеров и мощных тягачей от дивизии. Надо будет сделать восемь-девять рейсов, чтобы перевезти всё и поставить вагоны на рельсы. Причём грунтовая дорога на учебный центр в одном месте имеет крутой подъём с поворотом, там-то мощный тягач будет помогать тянуть в гору автопоезд с вагоном. Евгений Николаевич заметно похудел, прожарился под горячим не-

бом, лицо загорело и обветрилось, только голубые глаза азартно сверкали по-прежнему и говорил он чуть осипшим голосом. Я видел в нём, как и прежде, бойца, готового ринуться в бой. После обеда в офицерской столовой дивизии мы поехали следом за Барановым, за ним был закреплён УАЗ-69Г, на учебный центр и на наше учебное поле. Вот и злополучный подъём. Уазик медленно, но уверенно поднялся на плато учебного центра, а мы на «Волге» еле-еле вскарабкались. Потом выехали на широкую щебёночную дорогу и резво покатили по ней. Спустя немного уазик притормозил и свернул налево. Вот и наше поле. Я вышел из машины, взглянул на стройку и ахнул. Перед глазами были новенькие железобетонная комбинированная рампа и 150- метровый путь из толстой щебёночной балластной подушки, железобетонных шпал и рельсов на них типа Р-75. Я внимательно обошёл всю стройку, потрогал руками, постукал ногами, а на рампе сплясал чечётку, а потом от всей души обнял Женю Баранова и крепко его расцеловал. Такую проделал работу! Потом мы сели и степенно обговорили всё, что было сделано и что предстоит сделать до конца. Кроме перевозки, постановки вагонов на рельсы, их ремонта и покраски, необходимо оборудовать один крытый вагон всем необходимым для перевозки личного состава, другой крытый - постановкой двух кухонь. Перед учебными местами необходимо будет установить щиты из металлических листов (стенды), покрашенных в белый цвет. Два щита следует установить возле учебного места № 1, где будет грузиться и крепиться техника. На одном щите должны быть написаны правила погрузки (выгрузки) и крепления техники, на другом щите – правила безопасности во время погрузки и выгрузки. Один щит надо установить напротив людского вагона, где будет учебное место № 2. На этом щите следует написать правила посадки личного состава и меры безопасности в пути следования. И на последнем щите, установленном перед вагоном-кухней, учебное место № 3, необходимо написать порядок погрузки, установки, крепления кухонь и правила топки их в пути следования, в том числе правила противопожарной безопасности. Щиты изготовляются, красятся и делаются на них надписи силами дивизии. Текст к щитам подготовит ЗКУ Алма-Ата. Распоряжение им будет дано. После обсуждения всех вопросов мы поехали к командиру дивизии полковнику Цветкову. С ним мы обсудили предстоящие задачи по завершению строительства нашего учебного поля, и я просил его помочь Баранову завершить дело в срок. Он выказал некоторое неудовольствие поведением Баранова, который частенько проявляет чрезмерную активность за его спиной, преувеличивая свои права и обязанности. Баранов воспринял критику, как следует, и обещал без разрешения командира дивизии не привлекать людей и технику для учебного поля ВОСО. Я искренне поблагодарил командира дивизии за его большую помощь в нашем общем деле и добавил, что об этом обязательно доложу командующему. Мы расстались по-доброму. На прощанье я приободрил Евгения Николаевича, поблагодарил

его за большой и неоценимый вклад в нашу восовскую службу и ещё раз пообещал сделать для него всё от меня зависящее в его продвижении по службе. Со своей стороны он заверил меня, что учебное поле ВОСО будет завершено в срок, и о ходе работ он еженедельно будет докладывать. Это была очень важная и продуктивная встреча. Она воодушевила меня на новые подвиги и я воочию убедился, что конец завершится венцом.

При очередном докладе командующему я изложил кратко об отгрузке угля и поступлении его войскам округа и представил ему справку-доклад об этом. Уголь идёт хорошо, сказал я, а с выгрузкой дело обстоит хуже, вагоны часто простаивают, а железная дорога начисляет штрафы. Он нахмурился и сказал, чтобы я принимал незамедлительные меры, а ему представил справку о тех соединениях и учреждениях округа, которые плохо выгружают вагоны и какие им начислили штрафы. Кроме того, приказал подготовить проект директивы по этому вопросу и представить ему на подпись. Потом я доложил о строительстве учебного поля ВОСО в Гвардейске. Он остался доволен и сказал, что посмотрит, когда будет в учебном центре. Я старался не реже двух раз в месяц быть у командующего и докладывать ему об отгрузке угля войскам округа и о ходе строительства учебных полей ВОСО.

Вскоре случился один казус, из-за которого мне пришлось краснеть перед командующим. Уезжал в Москву поездом, в своём служебном вагоне-салоне первый секретарь ЦК компартии Казахстана Д.А. Кунаев. В связи с этим командующий вызвал меня по прямому телефону и спросил: «Вы знаете дорогу на станцию Алма-Ата-1?». Я ему ответил, что знаю. «Тогда вызывайте свою машину, я поеду следом за вами» - сказал он. Кроме того, он приказал передать ЗКУ, чтобы тот встречал его на привокзальной площади в красной фуражке. Я передал К.О. Аушту приказание командующего и указал время его прибытия на привокзальную площадь. В назначенное время мы выехали от штаба. Мой водитель хорошо знал маршрут на первую Алма-Ату и уверенно вёл машину, сильно не отрываясь от машины командующего. С проспекта Правды выехали на проспект Абая и далее по длиннющей улице Сейфулиной до ж.-д. вокзала Алма-Ата-1. Город вытянут в длину вдоль горных речек Большая и Малая Алматинки, а между ними речка Весновка, километров на пятнадцать, а если до аэропорта – то километров на двадцать. Мы ехали после 17.00, движение автотранспорта было приличным, поэтому задерживались у светофоров. Приехав на привокзальную площадь, мы не обнаружили коменданта на установленном месте. Я выскочил из машины и быстро подошёл к офицеру милиции, представился и попросил показать проход к вагону Д.А. Кунаева для командующего. Он подошёл к командующему, отдал честь и пошёл показывать путь к вагону. Обойдя, справа от вокзала, одно станционное здание, мы вышли к въезду на первый перрон и увидели провожающих Д.А. Кунаева. Командующий остановился, поблагодарил мили-

ционера, а мне сказал обождать у его машины и представить ему коменданта. Комендант майор В.Д. Горбатенко нашёлся быстро. Оказывается, когда комендант стоял на площади и ждал приезда командующего, к нему прибежал помощник коменданта и сказал, что в комендатуру приехал подполковник А.И. Брылёв и срочно требует коменданта к себе. Комендант отлучился, а в это время подъехали командующий и я. После проводов Д.А. Кунаева, командующий вернулся к своей машине и я заметил, что он в хорошем настроении. Комендант представился, командующий внимательно, испытующе посмотрел на него и сказал: «Вы, молодой человек, плохо исполняете свои обязанности, делаю вам замечание, а вы, начальник ВОСО, возьмите на контроль его служебную деятельность». Командующий уехал, а я с комендантом пошёл в его комендатуру, чтобы разобраться с А.И. Брылёвым и разъяснить ему и коменданту на недопустимость «анархии» в комендантской службе. Впредь я стремился на учебных сборах и на итоговых проверках «З» и «ЗКУ» обращать самое серьёзное внимание начальствующего состава на поддержание среди офицеров должной дисциплины и армейского порядка, внешнего вида и формы одежды. При проверках я всегда проводил строевые смотры и тут же требовал устранять выявленные недостатки.

Служба шла своей чредой и мы, все восовцы, выполняли свои обязанности и текущие планы учёбы и перевозок. Я изучал личный состав, пути сообщения и руководящий состав управлений и служб округа. Периодически собирал на совещания начальник тыла В.Т. Титов. Больше всего он разбирался с продовольственником и вещевиком, чуть меньше с горючником и медиком, интересовался подвозом материальных средств у автотранспортника и иногда дорожными делами у дорожника. Порой ругал начальника ветеринарной службы за нестандартные продукты в каком-то полку. Меня же иногда спрашивал: «У тебя всё в порядке?». Я отвечал, что да. Потом давал указания, начальник штаба тыла записывал их для контроля. Иногда собирал нас начальник политотдела тыла и проводил занятия по марксистско-ленинской подготовке (прежде таких политотделов не было, были нештатные парткомы управления тыла с ограниченными правами, как например, в моё время я был секретарём парткома в ПрикВО). В своей службе я проводил все занятия сам. Партсобрания проводились ежемесячно. Секретарём парторганизации был майор А.А. Кусмулдин. Активность коммунистов зависела от повестки собрания. Если повестку мы определяли сами, то и активность была выше. Если её «спускали» сверху, то активность коммунистов не была высокой. В какой-то мере партийная работа содействовала укреплению порядка и дисциплины в службе, положительно влияла на моральное состояние в коллективе и семейных отношениях, в борьбе с пьянством. В большей мере ответственность за все дела в службе ложились на плечи начальника службы и не только в службе, а во всех органах ВОСО округа. Об этом я знал и помнил всегда, используя

свой личный богатый прежний опыт и поистине неисчерпаемый опыт своих восовских и армейских начальников. Многое я почерпнул во время общения с командующим лично и на совещаниях у него. П.Г. Лушев был исключительно выдержан во всех отношениях. Голос мог повышаться чуть-чуть, при крайней неудовлетворённости делами у подчинённых, но при этом «каменело» лицо и глаза сверкали злой желтизной, приковывая внимание провинившегося и приводя его в трепет. Он редко улыбался, а если улыбался – то лицом и глазами. Если же губы растягивались в улыбку, то она была исключительно не в меру злой и появлялась тогда, когда обнаруживал в подчинённой воинской части такое безобразие, что дальше ехать не куда. В такие ситуации, к моей радости, я никогда не попадал, хотя однажды он приковал моё внимание, но это случилось значительно позже и то, шутя – любя. Я продолжал ждать сообщение Е.Н. Баранова о делах в окружном учебном центре. Время двигалось к концу июля и нужны были результаты.

Выбрав удобный момент, я поехал в Гвардейск. Опять та же жаркая дорога и шашлычная на полпути. На станции Отар наших вагонов для учебного поля не было. Значит, Баранов их перетащил. Едем в учебный центр, вот и наше учебное поле с вагонами на рельсах. Какая радость! Бежит Баранов с докладом, но я и так вижу всё, как на картинке! А он мне: «Товарищ полковник! Докладываю: недавно был командующий, внимательно всё осмотрел и сказал: «Молодцы!». Потом поинтересовался, как мы затащили сюда вагоны? И я коротко доложил ему об этом процессе. Он сказал ещё раз «молодцы» и уехал. Я обнял Е.Н. Баранова и троекратно расцеловал его. Такую работу сделали! Мы прошли по объекту и тщательно всё осмотрели. Оставалось сделать самую малость: завершить оборудование вагонов печами и досками, установить и закрепить кухни, установить щиты на учебных местах, доделать щебёночные подъезды к учебному полю и к учебным местам, написать сдаточный акт с указанием наличия всех элементов учебного поля и передать всё под роспись начальнику учебного центра. Крытые вагоны необходимо закрыть на надёжные висячие замки, а ключи должны храниться у начальника учебного центра. По одному экземпляру акта необходимо иметь в ЗКУ, в «З» и в ВОСО округа («ЗО»). Мы прикинули и решили, что через неделю можно сдавать учебное поле «под ключ». Я просил Е.Н. Баранова накануне сдачи объекта «под ключ» позвонить мне и я приеду на эту церемонию. Следует сказать, что Е.Н. Баранову помогал в делах старший помощник ЗКУ Алма-Ата капитан В.М. Колычев, который занимался вагонами, рельсами и шпалами. Он приобретал опыт, который использует позже при строительстве учебных полей в общевойсковом училище, уже при другом командующем.

Жить я продолжал в алма-атинском военном санатории, который размещался в нескольких корпусах на землях сельхозуправления САВО. Здесь же начинался громадный яблоневый сад военного совхоза, в котором

выращивали знаменитые яблоки сорта «апорт». Были участки и с другими плодовыми деревьями и ягодными кустарниками. По территории сада протекает с гор Малая Алматинка с ледяной водой. Здесь, на полпути к горному катку «Медео», было не так жарко, как «внизу» города. Вся Алма-Ата расположена у подножия Заилийского Алатау на высоте над уровнем моря 900 – 600 метров. Нижняя часть города расположена на плато, которое закрыто горами и не проветривается, поэтому над городом висит смог, вредный для здоровья, особенно лёгочникам. Выходные дни я проводил в санатории, где было прохладнее, да и большой открытый бассейн всегда притягивал к себе. Кто же, кто хотел получить острые ощущения, тот кидался в Алматинку, в яму под большой камень и выскакивал оттуда, как пробка из бутылки, весь в пупырышках. Тут же сердобольные подносили стакан водки и «испытуемый» без отрыва осушал стакан и набрасывал на себя полотенце и одеяло. Я иногда испытывал себя, два-три раза окунался с головой в ямке и ничего плохого не случилось, напротив это здорово взбадривало. Хорошо было отдыхать на Медео и ещё выше на плотине, что преграждает путь сели. Можно было подняться до снегов, но требовалась другая одежда и обувь. Иногда ездили отдыхать в Комиссарово ущелье, на высоту до 1200 – 1300 метров. Там течёт небольшая горная речушка, местами годная для купания. Тоже ледяная вода. Но спасали водка с шашлыками и большой костёр. Несколько раз я был на Капчагайском водохранилище один или с друзьями по службе. Там на пляже купались и загорали, пили прохладное пиво и закусывали приготовленной на мангале очень вкусной рыбой. Иногда мы ездили туда же, но на плотину, рыбачить удочкой в запретной зоне (доставали пропуск). Хорошо ловились жерех, судак и сазан, да и обычная сорная рыба. Бывал я и на горном плато Кок-Тюбе, где находится ресторан «Аул», состоящий из нескольких больших юрт. Там можно заказать казахские блюда и прохладный кумыс. Недалеко от ресторана расположена смотровая площадка, огороженная барьером. С неё просматривается большая часть города, особенно хорошо, когда нет смога. Много белых и светлых зданий. Как на ладони стоят 25-этажная гостиница «Казахстан», дворец В.И. Ленина, здания ЦК и правительства Казахстана, дом Советов и панорамы многих проспектов, улиц, площадей и парков и сооружения на них. На Кок-Тюбе крутая извилистая дорога начинается недалеко от военного санатория, в конце ул. Ленина, съезд налево и вверх, а в санаторий – направо. Кроме того, на Кок-Тюбе устроена и канатная дорога, по которой я ездил раза два.

Красивых дворцов, служебных зданий, жилых домов, площадей и парков в миллионном городе Алма-Ате много. Прежде, в царское время, русское военное поселение Заилийское (1854 г.), потом Верное, в дальнейшем г. Верный – это было захолустье на юго-востоке России. Население состояло из русского военного гарнизона и русских, украинских и других переселенцев, а также местных киргизов, уйгур, дунган и татар. До со-

ветских времён население влачило жалкое существование. Только советская власть дала настоящую жизнь и развитие городу, превратив его в современный красивый индустриальный, транспортный и культурный столичный центр Казахстана. В современном городе (1980 г.) русские и украинцы составляли две трети населения, потом казахи, киргизы и другие народности. В целом по Казахстану с населением 16 млн. человек, русские и украинцы составляли половину населения республики и преобладали в промышленности, транспорте, науке и культуре. ЦК компартии Казахстана разместилось в новом помпезном здании на площади Л.И. Брежнева. Здесь проходили парады войск и праздничные демонстрации. Эту площадь окружают еще несколько красивых новых зданий. Здесь в ЦК мне приходилось бывать в транспортном отделе, которым руководил А.В. Жуков. Дом правительства, тоже красивое, величественное здание расположено на площади В.И. Ленина. По делам службы мне также приходилось бывать в транспортном отделе Совмина, который возглавлял К.Д. Кобжасаров В трудные моменты, когда возникали проблемы в нашей работе, я обращался за помощью и к А.В. Жукову и к К.Д. Кобжасарову.

В назначенный срок мне позвонил Е.Н. Баранов и на другой день мы на двух машинах выехали в Гвардейск. В моей машине ехали К.О. Аушт, ЗКУ Алма-Ата В.Д. Горбатенко и я, в другой машине ехал Н.С. Бородин. На учебном поле нас встретил Е.Н. Баранов и с ним – В.М. Колычев. Здесь же присутствовал начальник окружного учебного центра подполковник А.В. Корнеев. Сдача и приём учебного поля уже состоялись, акты были написаны и подписаны. Мы осмотрели все элементы учебного поля и остались довольны. Вагоны блестели свежей краской, все надписи и знаки на них были на своих местах. Внутреннее оборудование людского вагона и вагона-кухни соответствовало полностью требованиям Наставления по перевозкам войск. В каждом вагоне на стене висели в рамках под стеклом описи съёмного воинского оборудования. По такому торжественному случаю пришлось открыть шампанское и из солдатских кружек выпить в честь открытия вновь созданного в невероятно трудных условиях учебного поля ВОСО и за исполнителя этого «чуда» Е.Н. Баранова. Его все тепло поздравляли и крепко жали руку. На обратном пути мы заехали к командиру учебной дивизии, и я поблагодарил его от имени ВОСО за большую помощь в сооружении нашего объекта, остальные присоединились ко мне. Далее наш путь лежал в Алма-Ату, и мы задержались на некоторое время у большой юрты с тремя чинарами, колодцем с ключевою водой и шашлыками из баранины. Здесь мы поговорили от всей души и послушали «драматическую исповедь» Е.Н. Баранова А послушать было что!

На другой день я доложил командующему о сдаче учебного поля ВОСО по акту начальнику окружного учебного центра. При этом я сказал о большой помощи командира учебной дивизии в этом деле. Командующий поблагодарил меня и сказал, что готовится приказ о строительстве

учебных объектов по родам войск и служб в окружном учебном центре и мне необходимо представить список офицеров ВОСО для поощрения в управление боевой подготовки, не забыв себя и подполковника Баранова. После этой встречи командующий «отпустил меня в свободное плавание». Мне говорили некоторые начальники, что П.Г. Лушев испытывает вновь назначенного на должность начальника управления или службы «на растяжение и сжатие» в течение трёх месяцев, а потом делает соответствующие выводы: «быть или не быть» этому человеку в должности. Я знал, что два начальника ещё при мне лишились своих должностей: начальник химической службы и начальник медицинской службы. Поэтому с Лушевым шутки были плохи.

После насыщенной деятельности в новой должности я задумался об очередном отпуске, но было одно затруднение. Мой заместитель А.Г. Токарев и главный инженер С.Д. Миленко были оба в отпуске. Один из них должен был вернуться через десять дней. Я подумал, кого за себя оставить и пошёл к командующему. Он меня принял, и я доложил ему о выполнении плана отгрузки угля нашему округу. Углесбыт наращивал отгрузку и «шкала» перевалила за 90 процентов. Командующий остался доволен, но сказал, что нельзя останавливаться на достигнутом и следует продолжать жёсткий контроль. Я ему сказал, что не был в очередном отпуске и может быть не стоит мне сейчас отпрашиваться в связи с «угольной эпопеей»? На что командующий ответил: «В отпуск идите. За себя оставьте толкового офицера, до возвращения из отпуска вашего заместителя, и пришлите его ко мне на беседу. Желаю вам хорошего отдыха». На прощанье он пожал мне руку. Я ему сказал: «Спасибо, товарищ командующий, до свидания». По возвращении к себе я вызвал подполковника В.И. Прилепу и приказал вступить во временное исполнение моей должности до возвращения из отпуска А.Г. Токарева. Я его проинструктировал и обратил особое внимание на отгрузку угля Углесбытом Кузбасса и выдал все необходимые данные по этому и другим вопросам службы. Затем я направил его к командующему. Вскоре он вернулся и доложил, что разговор с командующем состоялся, и на его вопросы были даны чёткие ответы. В заключение командующий приказал выполнять обязанности начальника ВОСО. Я поздравил Владимира Прилепу, а потом собрал офицеров и объявил им, что убываю в очередной отпуск и, что за себя оставляю В.И. Прилепу и к этому я добавил, чтобы все офицеры исполняли его требования. Потом я написал телефонограмму об этом для подчинённых органов ВОСО.

Отпуск я провёл во Львове, дома в кругу семьи. Перед этим задержался в Москве на два дня у своих друзей. Остановился у Льва и Анны Трифоновых. Побывали на ВДНХ и в других значимых местах. Встречался с Игорем Белочкиным и некоторыми другими восовцами. Был на приёме у А.С. Клёмина. Он интересовался моей службой в САВО и отношением

П.Г. Лушева ко мне. Я подробно доложил о том, что было сделано по приказу командующего и о моей оценке кадрового состава органов ВОСО САВО. В заключение он пожелал успехов в службе, и мы тепло попрощались. Во Львове было много встреч с восовцами и проходили они в дружественной обстановке, особенно с Ю.С. Кононовым, В.Н. Кавецким, А.Г. Петровым, Ю.И. Лащом. Были мужские встречи и в семейной обстановке. Побывал на квартире у А.М. Александрова и у других ветеранов. Принимали друзей и дома. Часто ходили на прогулку в великолепный парк на Погулянку, недалеко от дома. Бывал с семьёй и в громадном Стрыйском парке. Был на прежней службе в ВОСО, в Тылу и в Штабе ПрикВО. Меня расспрашивали о службе в САВО, я же интересовался новостями в ПрикВО. Так незаметно проскочили дни и я, попрощавшись с семьёй и друзьями, вернулся в Алма-Ату и приступил к исполнению своих обязанностей.

Прежде всего я разобрался с обстановкой в органах ВОСО, поступлением угля в округ и другими вопросами. В целом всё было в пределах нормы, и я поблагодарил А.Г. Токарева, В.И. Прилепу и других офицеров службы за хорошее выполнение ими своих обязанностей. Вместе с тем я уяснил, что темп поступления угля несколько снизился и потому решил поехать в Кемерово в Углесбыт. Доложив командующему о своём прибытии из отпуска, я представил ему справку о выполнении плана отгрузки угля за девять месяцев. Выполнение составило чуть более 85%. Командующий поддержал мою инициативу ехать в Кемерово и настойчиво добиваться выполнения плана отгрузки угля за текущий год и обговорить выполнение плана будущего года. Начальник штаба САВО В.М. Архипов подписал мне командировочное предписание с поездкой в Кемерово, Киселёвск, Новокузнецк и Томск. Мне хотелось не только решить вопросы в Кемерово в Углесбыте, но побывать и в Киселёвске в отделении Углесбыта и посмотреть на месте, как отгружается и оформляется уголь в адрес нашего округа. Этот город и станция Черкасов Камень были для меня первыми ласточкам» в начале моей трудовой профессии и поэтому мне очень хотелось взглянуть на них, да и встретиться с друзьями – однокашниками по техникуму. И такая поездка состоялась, и получилось всё наилучшим образом.

В Кемерово с Л.Г. Романенко в дружеской обстановке мы обговорили все интересующие нас вопросы. Я передал ему привет от нашего командующего и его просьбу повысить темп отгрузки угля, чтоб к зиме создать необходимые запасы, да и в первом квартале нового года не снижать эти темпы. При мне он позвонил в Киселёвск и передал указание начальнику отделения Углесбыта встретить меня и показать всё, что меня интересует. На вечер он пригласил нас с Сергеем Григорьевым к себе домой на ужин. Номер в гостинице у нас был, и я Сергею предложил действовать по своему плану до вечера. Я же встретился с Ю.А. Лопатиным. Встреча была

интересной, восовцам было о чём поговорить. Я попросил его дать мне служебную машину с водителем на два дня для поездки в Киселёвск и Новокузнецк. Он позвонил ЗКУ Кемерово и приказал передать мне свой автомобиль на завтра на два дня и подготовить её к поездке. Я поблагодарил Ю. Лопатина и пошёл на встречу к Сергею Жданову. Встреча была очень задушевной и интересной. Вечером мы были дома у Л. Романенко. Он с женой встречал нас, звали жену его Светланой. Мы вручили им «дары природы Алма-Аты», коробки конфет, шампанское и коньяк, а для Светланы французские духи. Конечно, всё это вёз С. Григорьев. Я купил только цветы и они Светлане, заметил я по глазам, очень понравились. Да и сама Светлана была цветущей жизнерадостной красавицей, под стать своему мужу. Хозяева были очень приветливыми и внимательными к своим гостям, и мы чувствовали себя свободно. Встреча удалась на славу. После чудесного стола мы пели и танцевали с такой привлекательной хозяйкой под баян, на котором хорошо играл сам хозяин. Танцевал в основном я со Светланой, и было мне очень приятно на душе. Этот вечер я помню до сих пор.
На другой день я на комендантском УАЗ-69 с водителем – солдатом срочной службы выехал в Киселёвск, а С. Григорьеву разрешил возвращаться в Алма-Ату. После обеда мы были в Киселевске в отделении Углесбыта, который находится возле станционных путей шахты «Киселёвск-Уголь». Я быстро нашёл начальника отделения, это был среднего возраста крепкий и симпатичный мужчина. Мы быстро нашли общий язык. Он рассказал о трудностях, возникающих в работе шахт, соответственно в задержках в отправке угля адресатам. Он показал мне весь процесс от загрузки угля в вагоны до оформления документов (накладные и другие) в конторе отделения и формирование состава для отправки на станцию Черкасов Камень. Над погрузочным ж.-д. путём, на всю его длину, тянется бетонная эстакада с бункерами, из которых уголь насыпается в поданные полувагоны. Таких мест погрузки – два. В сутки они грузят до 15-18 составов. Начальник отделения заверил меня, что имеет приказ от Л. Романенко отправлять уголь САВО строго по плану, все сто процентов. На прощанье я поблагодарил его и просил увеличить поставку угля нашему округу, после чего мы тепло попрощались и я поехал на станцию Черкасов Камень, которую к тому времени переименовали в станцию Киселёвск.

Станция Черкасов Камень в мое время находилась от Киселёвска на расстоянии трёх километров. Мы тогда ездили в город на попутных машинах или шли пешком. Теперь город приблизился к станции почти вплотную и уже регулярно ходили автобусы. Пристанционный посёлок застроился двух- и трёхэтажными светлыми зданиями, проложены асфальтированные дороги, посажены тополя и другие деревья и кустарник. Вокзал и в целом станция преобразились. Вместо полуавтоматической блокировки, действовала автоматическая блокировка, введена также централизация стрелок. Путевое развитие станции расширилось на два пути. Встретился с

начальником станции, сравнительно молодым человеком. Он три года назад окончил Томский железнодорожный техникум и теперь заочно учится в железнодорожном институте. Мне было приятно познакомиться с начальником станции и напомнить ему о нашем техникуме и моей работе здесь в 1949-50 годах. Он был приятно удивлён и внимательно слушал мой рассказ о той поре и работниках станции. Он знал только С. Жданова, начальника грузовой службы дороги. Я подробно расспросил о работе станции в современных условиях и наличии профессиональных кадров. Теперь, сказал он, молодые выпускники живут в общежитии со всеми удобствами и в целом все работники станции обеспечены квартирами. Да и заработок значительно выше, чем в наше время, хотя на станции шахты такие же специалисты получают больше. Я пожелал успехов начальнику станции, и навсегда с грустью на душе распростился со столь дорогим для меня местом.

Вечером мы были в Новокузнецке и я с трудом нашёл дом и квартиру моего брата Петра. Нас приняла жена брата Нина и их двое ребят, Женя и Таня. Брат работал в геологической партии и, к сожалению, в этот раз мне не суждено было встретиться с ним. Но мы с Ниной обо всём поговорили, я пообщался с племянником и племянницей и все были рады этой короткой встрече. На другой день мы выехали в город Белово, там предстояла встреча с моими друзьями Машей Бобровской и Арсением Черновым. Белово – крупный железнодорожный узел, где находится отделение Кемеровской железной дороги. Здесь на железной дороге трудились мои друзья. Арсения я нашёл быстро, он был один в доме, жена отсутствовала. Мы с ним крепко обнялись, а потом внимательно посмотрели друг на друга и заулыбались. Конечно, мы были уже не те, что прежде, тридцать лет назад, но ещё крепко держались в свои пятьдесят лет. Арсений позвонил Маше, а сам начал собирать на стол и между делом мы продолжали говорить и вспоминать те трудные, но прекрасные послевоенные годы. Вот появилась и Маша, я поднялся ей навстречу. Она, конечно, изменилась в своём облике, но на меня смотрели, как и прежде, всё такие же молодые чёрные глаза и лицо светилось лучезарным светом. Мы обнялись, и я её крепко расцеловал. Так, нам всем было хорошо! В такой радостной обстановке не хотелось ни есть и не пить, а просто говорить и смотреть друг на друга. Воспоминаниям не было конца. Мы вспомнили наперечёт наших однокашников по техникуму, как мы жили и учились, о последующих годах и кто и как устроил свою дальнейшую жизнь. Саши Кузнецова, Володи Иванова, Вити Халяпина не было уже в живых, некоторые стали инвалидами, не у всех сложилась жизнь. Радость встречи перемежалась с печалью. Но надо было прощаться. Мы очень тепло, но с некоторой грустью, попрощались, и я уехал в Кемерово, а рано утром вылетел в Томск.

Томск привлекает меня всю жизнь своей необычной 400-летней историей. Много книг и брошюр я прочитал о Томске и Томской области.

Сначала на одном, самом высоком, холме казаками был построен деревянный острог, вокруг которого постепенно разрасталось городище. Возникший город на реке Томи и был назван её именем. На долю Томска выпало немало созидательных деяний. С его помощью возведены Кузнецкий, Ачинский, Красноярский и другие остроги и крепости – города. Он снарядил русских землепроходцев, которые достигли Монголии и Китая, берегов Лены и Охотского моря, открыли Телецкое озеро, вдоль и поперёк прошли Алтай, проникли далеко в тундру. Из Томска начинается первоначальное изучение и освоение всей Западной Сибири. Сибирский город становится центром науки, культуры, студенчества и старинного деревянного зодчества, задолго опередив в этом Новосибирск. Оба города теперь играют огромную роль в жизни России. По своему зодчеству сибиряки называют город Томскими Афинами. И вот, я снова в Томске, но пока в аэропорту Богашово, до города ещё десять километров. Иду от самолёта и вижу, что один крепкий мужчина в авиационной куртке тащит по асфальту со скрипом металлический лист, держась за проволочную тягу. Я внимательно присмотрелся и узнал в нём Николая Рябцева, мужа двоюродной сестры Гали. Мы обнялись по-родственному и по-дружески, потому что были хорошими друзьями. В аэропорту он работал техником по ремонту самолётов. Лист он дотащил до ангара, а потом мы прошли в его кабинет. Я уяснил обстановку по его работе, зная, что он увлечён своей профессией ещё с войны. А затем я рассказал о своей службе и делах в армии и в частности в военной авиации, к которой он был неравнодушен до конца жизни. Потом мы договорились о встрече на квартире у брата Ермолая, и я на такси поехал к брату.

Перед городом и станцией Томск-1 слева расположено старое кладбище, где похоронен наш отец Иван Петрович. Здесь же мемориальное захоронение воинов, умерших в госпиталях города, и величественный памятник солдату, склонившему в трауре свою голову. Во время государственных праздников здесь проходят траурные мероприятия с возложением венков и цветов. Далее едем по знакомым мне улицам и переулкам. Город значительно обновился за счёт строительства новых кварталов и улиц на месте снесённых старых деревянных домов. Кое-где оставлены двухэтажные деревянные дома с резными карнизами и ставнями, воротами и оградой и другими красивыми «причудами». Хоромы и терема с расписными кружевами облагораживают душу человека, и я не раз останавливался возле них, чтобы полюбоваться на эту прелесть и красоту, дело рук мастера – художника. Они охраняются, как памятники старины. Много красивых каменных (кирпичных) административных, культурных и жилых зданий и домов, которые также охраняются законом. Наконец мы подъехали к четырёхэтажному кирпичному дому на Алтайской улице, где живёт брат, его семья и с ними дорогой мне человек – наша Мама. Поднимаюсь на третий этаж и звоню в 39-ю квартиру. Был я здесь несколько лет назад,

приезжал из Львова. Дверь открывает Мария, моя сноха, и меня встречает её громкий возглас: «Вася приехал!». Вижу, подходят все домочадцы и я обнимаю и целую брата Ермолая, племянницу Людмилу, её дочку Женю и наконец, обнимаю и целую мою дорогую маму. Все взволнованы и радостны, улыбки не сходят с лиц. Тут же я открыл свой саквояж и стал раздавать подарки, не помню, кому что досталось, но хватило всем. Потом разговор за столом с Ермолаем и мамой. Мария и Люда «колдовали» на кухне. Это был спонтанный разговор: вопросы и ответы. Я сказал, что неплохо бы завтра собрать наших родственников и Мария и Ермолай тут же согласились с моим предложением. Надо было оповестить всех родственников, и за это взялась Люда. Принимал участие и я. В соседнем доме жили племянница Наташа с мужем Алексеем и детьми Лёвой и Лизой. Их дома не оказалось. Перекусив с дороги и выпив рюмку, я поблагодарил хозяйку и поехал в агентство Аэрофлота за билетом, надо было через два дня вылетать в Алма-Ату.

В агентстве Аэрофлота, мне было известно, работает старшим кассиром родная сестра нашего начальника штаба В.М. Архипова – Марина (пишу по памяти), старшая его сестра, очень похожая на брата. Я представился ей и передал привет от Владимира Михайловича. Она была рада мне и привету от брата. Оказалось, что мы земляки, потому вели непринуждённый разговор, невольно улыбаясь. Мой вопрос приобретения авиабилета был быстро разрешён, и я поблагодарил её. В свою очередь, она передала привет брату и мы тепло попрощались.

На другой день вечером собрались в гости к Ермолаю наши дорогие родные и двоюродные родственники. Приехала из деревни Губино тётя Акулина Якимова, сестра отца, а с нею две дочери Катя с мужем Сашей из «атомного» города Северск, близ Томска, Рая с мужем Марком из Томска, Женя без мужа с сыном из Томска. Приехали сёстры Саратовкины (по отцу) Зина без мужа и Галя с мужем Колей (Рябцевым). Приехала сестра Полина с сыном Володей. Пришли из соседнего дома племянница Наташа (вторая дочь Ермолая) с мужем Алексеем. Такие встречи были не так частыми, но с моим приездом обязательно проводились, и это стало традицией. Сколько было радости, душевных разговоров, песен и плясок! Разъезжались поздно вечером, крепко обнимались, прощались и приглашали меня в гости. Это были незабываемые встречи. И когда я приезжал в Томск в отпуск на 10-12 дней, то обязательно бывал у всех родичей в гостях. Улетал я из Томска с большими впечатлениями и с грустью в душе. Перед глазами была Мама, и я вспоминал нашу продолжительную беседу с ней.

Вернувшись в Алма-Ату, я уяснил, что на службе всё в порядке и был рад этому обстоятельству. Доложил о своей поездке сначала начальнику тыла В.Т. Титову, потом командующему более подробно с представлением справки-доклада об отгрузки угля нашему округу. Командующий остался доволен, поблагодарил и потребовал постоянно держать на кон-

троле отгрузку угля. Потом был на приёме у начальника штаба. Ему я также доложил о поездке в Кузбасс и Томск, передал привет от его сестры. Он остался доволен и даже пошутил. Дальше служба шла своей чредой, и я продолжал знакомиться с линейными органами ВОСО. Изучал также постоянно действующие руководящие документы МО, САВО и ЦУП ВОСО, а также исполненные документы ВОСО САВО за текущий год и прошлые годы. Меня особо заинтересовала перевозка осенью прошлого года 68 МСД 52 эшелонами из Сары-Озека в район Термеза на армейские учения. Средний темп перевозки составлял 8 эшелонов в сутки. На обратном пути случилось ЧП, в вагоне одного из эшелонов взорвались боеприпасы, жертв не было. Я внимательно прочитал все копии документов следствия. Загорелся вагон с погруженными в него ящиками со снарядами. Успели только отцепить вагон и оттащить его от других вагонов. Причину возгорания вагона так и не определили. Железнодорожники обвиняли военных в пожаре вагона, военные напротив, железнодорожников. Движение поездов было прервано на шесть часов.

Я вернулся из командировки, когда начиналась итоговая проверка войск округа. Мы также участвовали в проверке своих органов ВОСО. На себя мы взяли проверить «З» Алма-Атинской, ЗКУ Алма-Ата и ЗКУ Джамбул. Остальные органы ВОСО должны были проверять «З» и ЗКУ. Я спланировал на перспективу ежегодно, в течение трёх лет, лично мне с офицерами службы, проверять по одному «З» дороги и по два ЗКУ. За это же время на весенних проверках проверить все остальные ЗКУ и ЗК. Письменные доклады с приложением данных о проверках должны быть представлены в нашу службу к установленному сроку. Я поехал в ЗКУ Джамбул, мой заместитель А. Токарев в ЗКУ Алма-Ата. С нами было по два офицера службы ВОСО. В ЗКУ мы должны были работать три дня с написанием актов проверок, потом объединялись и в течение четырёх дней должны были проверить «З» Алма-Атинской. ЗКУ Джамбул я взял не случайно. В это время военный совхоз «Бурненский» убирал с полей картофель и овощи и зразу отгружал их на станции Бурное для войск округа. Ежесуточно им требовалось по двадцать крытых вагонов, железнодорожники с трудом обеспечивали эту потребность. Начальник тыла округа поставил мне задачу обеспечить выполнение плана погрузки в течение двадцати дней.

По прибытии в Джамбул меня встретил комендант майор В.И. Боксалов. Среднего роста, чуть сутуловат, бледное лицо, невыразительные черты, без строевой выправки, слишком разговорчив. Первое впечатление двойственное. Отсутствует твёрдость в характере и точность отдаваемых приказаний и позволяет офицерам лишние с ним разговоры. Это всё я уяснил себе, когда побывал в комендатуре и имел беседы с офицерами. Не откладывая, я с комендантом пошёл к начальнику отделения дороги (НОД) и имел с ним деловой разговор. Он рассказал о работе отделения

дороги и возникающих трудностях, особенно осенью, когда повсеместно идёт уборка урожая и резко повышается потребность в крытых вагонах. Советские и партийные органы строго требуют и контролируют выполнение планов погрузки сельхозпродукции повсюду, в том числе и у нас на отделении. К сожалению, парк крытых вагонов, пригодных для погрузки сельхозпродукции, ограничен. Промывочные пункты и ремонтные бригады не успевают готовить вагоны для этих целей. Приходится напрягаться всем работникам отделения в этот период. Для военных мы будем стараться в первую очередь обеспечивать план погрузки по станции Бурное. Знаем, что эта продукция идёт для солдат, защитников нашей Родины. Он настоятельно просил жёстче воздействовать на руководство совхоза, чтобы они наладили работу людей и механизмов, исключая сверхнормативные простои вагонов под погрузкой. Во время беседы присутствовал начальник отдела движения (НОДН), который тут же получил указания НОДа по этому вопросу. Потом будут встречи с этими должностными лицами и не раз. Но первая встреча для меня и коменданта была очень важной. Я выступал здесь от имени командующего, начальника тыла и от себя лично. Взаимопонимание было найдено.

После короткого пребывания в комендатуре мы с комендантом выехали на станцию Бурное, где я познакомился с начальником погрузочной команды совхоза и процессом погрузки. Не на все загружаемые вагоны у них были ленточные транспортёры. Не своевременно с полей подвозили на самосвалах картофель в сеточных мешках. Были и другие недостатки. При наличии по фронту погрузки двадцати вагонов одновременно могли загружать только половину вагонов, ко второй половине приступали после завершения первой половины, через четыре-пять часов, и общее время на погрузку составляло до десяти и более часов, что в два раза превышало норму. Пришлось вмешаться и потребовать от руководства совхоза быстро отремонтировать транспортёры и другие механизмы и отрегулировать технологию отгрузки продукции. Представлял тыл в совхозе заместитель В.Т. Титова – полковник В.С. Комаров. С ним у меня состоялся обстоятельный разговор, и он обещал отладить работу погрузочной бригады. К вечеру мы вернулись в ЗКУ. На другой день я беседовал с офицерами, майор А. Кусмулдин проверял выполнение планов боевой и специальной подготовки и других документов, майор В. Кудряшов проверял мобилизационные документы. На третий день я с комендантом снова поехал на станцию Бурное и целый день мы были на станции и в правлении совхоза, где нас накормили хорошим обедом, а потом арбузами и дынями. Напряжённая работа шла на полях и на станции. Вечером в ЗКУ был подписан акт проверки комендатуры и выставлена хорошая оценка. Было проведено совещание, и результаты проверки были доведены до офицеров, в заключение я поставил задачи на новый учебный год и потребовал улучшить процесс обучения и служебной деятельности, в частности, добиваться от

железнодорожников выполнения плана обеспечения вагонами погрузки совхозной продукции. На этом работа нашей комиссии была закончена и на другой день мы выехали в Алма-Ату.

Вопросы проверки линейных органов ВОСО и их служебной деятельности в первом приближении мною были изучены. Я уже знал должностных лиц органов ВОСО и транспорта, особенно на Алма-Атинской магистрали. Н.С. Бородин представил меня начальнику Казахского управления гражданской авиации (КУГА) дважды герою соцтруда А.М. Кузнецову и другим руководителям. В дальнейшем мы встречались по служебным вопросам. К концу года я побывал в основных гарнизонах, где дислоцировались войска округа, и познакомился с командирами дивизий и воинских частей. Я изучал и станции, где грузятся войска, и встречался с начальниками станций. Напряжение и заботы по службе несколько снизились, хотя приходилось заниматься дальнейшим изучением подчинённых кадров и их выдвижением по службе, но много времени отнимали пьяницы и алкоголики, которые, к сожалению, не переводились. За пять с половиной лет службы в САВО, по этой причине пришлось уволить одиннадцать офицеров, причём, это были в основном младшие офицеры, каждому из которых было уделено много внимания. Очень хотелось, чтобы они остались в строю, тем более, некоторые имели хороших жён и детей, но оставлять было нельзя.

Важным моментом в нашей службе были перевозки по железной дороге автомобильных батальонов на уборку урожая в целинных областях Казахстана (Кустанай, Кокчетав, Целиноград, Павлодар). Командующий САВО был в некоторой степени ответственным за все автобаты, прибывающие на Целину. У него был третий заместитель, который непосредственно занимался автобатами. Эту должность занимал Герой Советского Союза генерал-лейтенант С.К. Нурмагамбетов. По вопросу перевозок автобатов мне приходилось встречаться с ним. Кабинет его располагался в соседнем здании сельхозинститута. Был его кабинет и в здании штаба округа. Иногда приходилось туго, когда автобаты возвращались в пункты постоянной дислокации. Многие автомобили были не на ходу, и их приходилось буксировать на платформы другими исправными автомобилями. Не хватало платформ для множества автобатов, убывающих «домой» в одно и то же время. Многие платформы были с побитыми полами или вообще без досок. Требовались большие усилия на Целинной железной дороге для ремонта не одной тысячи платформ. Времена брежневского застоя сильно били по железнодорожному транспорту, как и по другим отраслям экономики. Ремонтная база была запущена. Поэтому отправка автобатов задерживалась до декабрьских морозов. Начальнику ВОСО на Целинной дороге и его офицерам приходилось принимать удары от многих должностных лиц, сверху и снизу. Я старался по заданию командующего быстрее вытащить автобаты нашего округа, до октябрьских праздников. Но не всегда

удавалось. У начальника ЦУП ВОСО был свой план очерёдности вывоза и наши автобаты значились последними в этой очереди. Так что мне приходилось вывозить наши автобаты под окружными номерами и подавать с Львовской дороги порожние вертушки для наших автобатов. Немного хитрили, но однажды начальник ЦУП ВОСО А.С. Клёмин сделал внушение за эту хитрость. По итогам работы целинных автобатов отличившимся офицерам вручались награды и грамоты. Мне была вручена серебреная медаль и к ней сто рублей премии. Были награждены и другие офицеры ВОСО. В дальнейшем я стал обладателем всех трёх степеней целинных медалей. Не успели отпраздновать 7 Ноября и отдохнуть от целинных перевозок, как начались афганские события, которые приковали нас надолго.

С вводом советских войск в Афганистан в САВО, как приграничном округе, проводились мероприятия, повышающие боевую готовность войск. Поднимались по тревоге штабы и выборочно войска. Поднимался по тревоге и штаб округа. Проигрывали степени боевой готовности без выезда на запасный командный пункт. Проверяли экипировку офицерского состава и готовность управлений и служб к работе в полевых условиях. В целом мы готовы были, но ряд недостатков следовало устранить, что сразу и делалось. В такой момент штаб со стороны смотрелся, как большой муравейник. Идёт движение снизу вверх и наоборот, а также по горизонталям-коридорам в обе стороны. Да и несут в руках чемоданы, коробки и ящики. Идёт подготовка к выезду, но её потом отменяют и всё понесут обратно. Ежегодно и по несколько раз проводятся такие манипуляции и всякий раз обнаруживаются недостатки, которые потом устраняются. Не все офицеры обладали совершенством в выполнении всех требований боевой готовности, но одни были близки к этому, другие в силу характера или других причин не могли уложиться в установленные нормативы или иметь полную экипировку. Приходилось повышать требования к таким офицерам не только в нашей службе, но и в линейных органах ВОСО. Мною учитывался человеческий фактор и в зависимости от него я мог ставить задачи офицерам, которые могли быть в точности выполнены. При этом полезные инициативы я всегда поощрял и если они усердно внедрялись, то такие офицеры имели шанс быстрого продвижения по службе. Например, В. Прилепа, В. Кудряшов, В. Солдатов, А. Кусмулдин, В. Волокитин, Г. Соколов, О. Снегирёв, М. Мамашев, И. Нагаев, А. Игнатьев, С. Ракитин, М. Колычев и некоторые другие в дальнейшей службе получили высокие должности и воинские звания. Начальником ЦУП ВОСО стал генерал-лейтенант Г.Г. Соколов, начальником ВОСО ЗабВО - генерал-майор О.В. Снегирёв

Первым серьёзным испытанием для меня, офицеров службы и линейных органов ВОСО, а также руководства Алма-Атинской железной дороги явилась перевозка 68 МСД из района Сары-Озек – Алма-Ата в район Сурханы – Термез темпом 14 эшелонов в сутки. Начало перевозок через

три дня после получения шифровки из Генштаба, подписанной генералом армии В.И. Варенниковым. Меня вызвал П.Г. Лушев и приказал срочно подготовить графоплан и представить через два часа ему на утверждение. Я вызвал в кабинет подполковника В.И. Прилепу и мы обсудили с ним расчёты на перевозку дивизии, станции погрузки и возможности каждой станции. После этого я в карандаше на стандартном бланке отработал графоплан на перевозку дивизии и дал проверить В.И. Прилепе, а потом на новом бланке приказал ему сделать чистовик. Когда план был готов, я его подписал, зарегистрировал в секретке и пошел к начальнику штаба, чтобы он поставил свою подпись. После этого пошёл к командующему на утверждение плана. Командующий внимательно изучил план и своей авторучкой красным цветом внёс некоторые изменения и утвердил его. Внимательно посмотрел на меня и спросил: «Справится дорога?». Я ответил, что таким большим темпом без запаса платформ и на однопутной сильно загруженной линии такой объём не под силу железной дороге, но я приму все меры, чтобы задание Центра выполнить. Он поставил задачи: предъявить план перевозки начальнику Алма-Атинской железной дороги, лично встретиться с ним и обговорить важность правительственного задания на эту перевозку и необходимость срочной подготовки вагонов, станций погрузки и работников, причастных к этой перевозке; направить на станции погрузки опытных офицеров своей службы, ВОСО дорог и комендатур, чтобы на каждой станции погрузки было не менее трёх восовцев во главе с полковником, чтобы они до начала погрузки проверили в частях расчёты на перевозку и наличие крепёжной проволоки; комендантом района погрузки назначить своего заместителя. Далее командующий сказал, что директиву на передислокацию дивизии готовит начальник штаба В.М. Архипов и мне необходимо передать ему копию графоплана. Возвратившись к себе, я отдал необходимые распоряжения по выполнению приказа командующего. По готовности плана-задания на перевозку, я с В.И. Прилепой выехал к К.О. Аушту. В управлении «З» мы вместе с К.О. Аштом, его НО-1 майором А.В. Светличным и НО-2 майором Ю.Н. Ахримуком быстро обговорили задание на перевозку и возможности его выполнения. После этого, взяв один экземпляр плана-задания на перевозку, мы с К.О. Аштом пошли к начальнику дороги. Начальник дороги принял нас и я, передав ему привет от командующего, коротко рассказал о приказе Генерального Штаба на перевозку 68 МСД из Сары-Озека в Термез в составе 52 эшелонов, темпом 14, начало погрузки такого-то числа декабря. Уяснив задачу, он вызвал на совещание начальников служб: движения, пассажирской, вагонной и грузовой. Меня он попросил ещё раз озвучить приказ Генштаба для всех присутствующих, что я и сделал. После каждый начальник службы рассказал об обстановке на дороге по его службе и что следует предпринять для выполнения задания, а также были высказаны просьбы к начальнику дороги. В заключение начальник дороги

ещё раз обратил внимание начальников служб на важность проводимого правительственного мероприятия и поставил конкретные задачи каждой службе, непосредственное руководство перевозкой возложил на своего первого заместителя А.В. Виноградова.

В своём кабинете К.О. Аушт собрал своих заместителей, помощника, начальников отделений и мы провели служебное совещание, на котором подробно обсудили сложившуюся ситуацию, вспомнили недавнюю перевозку 68 МСД на армейское учение и разобрали все недостатки во время погрузки эшелонов, затем уяснили готовность станций погрузки и погрузочных платформ на них. Потом тщательно обговорили и решили, кого из офицеров и на какую станцию направить, создав на пяти станциях временные комендатуры, в каждой по четыре офицера. Я распорядился, чтобы на другой день утром все эти офицеры были в «З» Алма-Атинской на инструктаже. Завершив работу в «З», я решил проинформировать и просить помощи в ЦК компартии Казахстана у А.В. Жукова и в Совмине у К.Д. Кобжасарова и побывал у них. Они обещали взять на контроль эту важную перевозку. На другой день я провёл инструктаж офицеров, убывающих на станции погрузки. Комендантами временных ЗК я назначил трёх полковников (Л.Г. Сверчевский, М.И. Псарёв, С.В. Миленко) и двух подполковников (А.А. Брылёв, М.С. Мамашев), с ними были офицеры, подчинённые по службе. Общее руководство в районе погрузки осуществлял мой заместитель А. Токарев. Все коменданты были обеспечены служебными автомобилями. После обеда все офицеры были на своих станциях погрузки, а их коменданты работали в штабах перевозимых войск. К исходу дня я доложил командующему о проведённых мною мероприятиях. Он меня информировал, что руководство войсками на погрузке возложено на его первого заместителя, а на станциях погрузки будут опытные генералы и полковники, которым приказано вовремя выводить войска на погрузку и требовать от них дисциплины и порядка. Им приказано тесно взаимодействовать с комендантами ВОСО. Он приказал мне о ходе перевозки докладывать ему в 9.00 и 18.00, а по исключительно важным моментам – в любое время. Параллельно я также докладывал начальнику штаба В.М. Архипову и начальнику тыла В.Т. Титову. Принятые меры дали результаты, но на темп в 14 эшелонов выйти не могли.

В первый день с большими потугами погрузили девять эшелонов. Станция Сары-Озек была забита вагонами под выгрузку, в том числе с углём для наших частей, поэтому сильно затруднялись манёвры с вагонами. Много платформ было с испорченными полами, приходилось их экстренно ремонтировать (укладывать доски на пол) прямо во время погрузки эшелонов, с привлечением солдат. В пассажирских вагонах была разморожена отопительная система, требовался срочный ремонт двух десятков вагонов. Приходилось вместо двух вагонов давать один, уплотняя до 100-120 человек в вагоне. Надо сказать, что застой в стране сказывался отрицательно на

всех отраслях железнодорожного транспорта. Кроме того, народ терял былую уверенность в завтрашнем дне, ограничен был в материальных средствах. Навязанная стране война была непопулярной. Ко всему казахские железнодорожники не обладали способностями и самоотверженностью, как русские, поэтому замедлялся темп погрузки. Конечно, понимая всё это, нельзя было оправдывать отставание в темпе погрузки. Я докладывал командующему обо всех недостатках при погрузке эшелонов, как со стороны железной дороги, так и со стороны войск. Он был раздосадован положением дел, говорил лично по телефону с начальником дороги (в моём присутствии). Начальник дороги, признавая свои недостатки, имел контраргументы (не выгружается уголь, войска не вовремя выходят на погрузку, в некоторых эшелонах не отожжённая проволока). Командующий, сдерживая своё недовольство и проявляя выдержку, приказал ещё раз проанализировать процесс погрузки, выявить слабые стороны и встретиться с начальником дороги и обговорить с ним, какие меры принять, чтобы повысить темп погрузки, о результатах ему доложить.

Снова я у К.О. Аушта.У него НО-1 Б.И. Светличный. Мы обсудили все нюансы и в итоге пришли к выводу, какие меры надо дополнительно принять, чтобы ускорить погрузку эшелонов. По линии железной дороги: на каждой станции погрузки должен быть постоянно маневровый локомотив; все вагоны, прибывшие под выгрузку, особенно на станции Сары-Озек, поставить на подъездные пути, чтобы они не мешали маневровой работе; в Алма-Ате срочно оборудовать крытые вагоны под людские перевозки и развозить их по станциям погрузки вместо неисправных пассажирских; усилить бригады вагонников по ремонту вагонов. По линии войск: на каждой станции погрузки иметь команды солдат, в каждой по 20 человек во главе с офицером, снабжённых инструментом для крепления колёсной техники в эшелонах, которые должны помогать крепить технику, а также оказывать помощь вагонникам ремонтировать полы платформ; из запасов округа (КЭУ) выдать дивизии три тонны крепёжной проволоки. Наши предложения руководство дороги приняло, и были даны соответствующие указания исполнителям. Командующий выслушал мой доклад и тут же распорядился о создании команд и выделении проволоки, а также приказал установить твёрдый контроль исполнения отданных распоряжений и хода погрузки эшелонов. Позже я узнал от К.Д. Кобжасарова, что наш командующий имел разговор с Д.А. Кунаевым по вопросам боевых действий в Афганистане и о сосредоточении советских войск в этой стране, в том числе и войск САВО. Поэтому начальник железной дороги с особым вниманием относился к оперативным перевозкам, несмотря на некоторое замешательство в самом начале. Во второй день погрузили 11 эшелонов, на третий день планировали 12 и только погрузили 6, как Генштаб отменил отправку 68 МСД, а погруженные и оправленные эшелоны приказал вернуть обратно и выгрузить, кроме двух – алма-атинского МСП на БМП, от

которого оставалось ещё 5 непогруженных эшелонов. Эти оставшиеся эшелоны приказали погрузить за два дня и отправить в Термез. Мы, конечно, обрадовались такому событию, но расслабляться было нельзя, «странная война» только начиналась. Был конец декабря 1979 года, очень насыщенного и беспокойного для меня года, развернувшиеся события поглотили меня всего, без остатка. Но чувствовал я себя бодро и шагал вперёд, судьбе навстречу!

Погрузку МСП мы организовали на двух станциях рядом с Алма-Атой-1. Грузили днём и ночью, опять возникали трудности и задержки из-за отсутствия досок в полах платформ. Такие платформы приходилось выбрасывать из состава маневровым локомотивом, на одну такую операцию уходило до 30 минут и даже больше, если через станцию часто шли транзитные поезда. На крепление техники проволокой, особенно жёсткой, не отожжённой, уходило также много времени. Кроме наших офицеров ВОСО, на станциях находились генералы и офицеры, от родов войск, по приказу командующего с задачей организованно, быстро и соблюдением мер безопасности грузить эшелоны. Контроль отправки последних эшелонов в штабе округа контролировал лично начальник штаба В.М. Архипов. Самый последний эшелон с отдельным ракетным дивизионом явно задерживался по погрузке. По плану он должен был уйти ночью, но задерживался до утра. В.М. Архипов вызвал меня к себе в кабинет и спрашивает: «Почему эшелон не ушёл?». Я доложил, что в эшелоне продолжают крепить технику. Он мне: «Поезжай, разберись и доложи мне со станции». К 6.00 я был на станции, прошёл вдоль эшелона и увидел, что десять машин еще крепили, а у пяти незакреплённых машин никого не было. Я нашёл А.А. Брылёва и стал выяснять, почему так медленно идёт крепление техники, почему некоторые водители сидят в машинах и спят, почему не видно начальника ракетных войск и артиллерии САВО? Он мне отвечал, что люди устали, а генерал-артиллерист отдыхает в своём «кунге». Я поругал своего восовца и приказал немедленно поднимать всех офицеров и их подчинённых солдат и сержантов и быстрее заканчивать крепление техники. А сам пошёл будить генерала, но он уже шёл навстречу с заспанным лицом. И сходу стал обвинять восовцев в бездеятельности и о том что, он доложит командующему. Но я не сдрейфил, высказал в глаза всё то, что о нём думаю и предложил пойти со мной к начальнику станции и оттуда позвонить командующему. И я пошёл, не оборачиваясь. Чувствую, он идёт следом и приблизившись, начал говорить, что не стоит ссорится, что он поднимет людей и быстро закончат погрузку. Всё же я позвонил командующему, но его не было на месте и телефонистка переключила на начальника штаба. Я дал трубку генералу и предложил докладывать. Он представился и бодрым голосом стал докладывать о том, что дело идёт к концу и что мы с начальником ВОСО завершим эту работу, потом передал мне трубку. Я подтвердил и сказал, что эшелон уйдёт через час, максимум – через полтора. Он

мне приказал немедленно возвращаться, что получено новое задание. Вот такие бывают казусы, поэтому надо смело защищать себя и своих подчинённых. Жаль, что Александр Афанасьевич Брыллёв, умный и исполнительный офицер, имея опыт и институтский значок, не обладал в должной мере командирским даром, позволив генералу спать спокойно. Напротив, Е.Н. Баранов не дал бы спуску ни генералу, ни его подчинённым, выполняя обязанности военного коменданта железнодорожной станции.

Прибыв к начальнику штаба округа, я получил приказ срочно спланировать перевозку танкового полка 201 МСД из Душанбе в Термез, без колёсной техники, которая пойдёт своим ходом (130 км). Переговорив с начальником штаба 201 МСД, мы спланировали перевозку тремя эшелонами с началом погрузки через день. Задание на перевозку передали «З» Среднеазиатской железной дороги (Ташкент). Погрузку следовало производить на станции Айни темпом «2»(в течение двух дней). Для организации погрузки эшелонов в Душанбе вылетел от ВОСО округа полковник С.Д. Миленко. Погрузка шла тяжело, мешали непрерывные дожди и грязь по колено. На многих танках отсутствовали стандартные крепёжные приспособления и крепление танков на платформах производилось проволочными растяжками, что значительно удлиняло время погрузки. Еле-еле управились за два с половиной дня. Казалось, на время перевозки закончились, но не тут-то было. Через два или три дня пришла шифровка начальника тыла ВС СССР: через два дня отправить темпом «2» тыловой автобат в составе четырёх эшелонов из Алма-Аты в Термез. Маршал С.К. Куркоткин позвонил П.Г. Лушеву и просил его перевозку взять под личный контроль. Командующий вызвал В.Т. Титова и меня и поставил задачи на перевозку ему и мне. Предупредил, что приедет на погрузку и проверит организованность и порядок во время погрузки. Я просил В.Т. Титова обеспечить батальон крепёжной проволокой в количестве двух тонн. После этого дал указание К.О. Аушту направить своего заместителя в автобат, где с начальником штаба автобата сделать расчёт на перевозку, распределив подразделения по эшелонам, подготовить приказ на перевозку и другие документы на каждый эшелон, проверить наличие крепёжной проволоки. О результатах работы в автобате доложить мне. В автобате работал В.Т. Титов с начальниками служб тыла, я тоже приехал и с А.А. Брылёвым продолжили работу с начальником штаба автобата. Выяснилось, что в автобате недостаточно проволоки, но есть договорённость на получение проволоки на складе КЭУ. Завершив работу с начальником штаба, мы наметили сроки проведения инструктажей-занятий с администрацией эшелонов, которые проведёт на другой день с утра А.А. Брылёв с ЗКУ Алма-Ата здесь, в автобате. Погрузку эшелонов запланировали на стации Медеу (70-й разъезд) и на станции Чемолган. После доклада В.Т. Титову мы с Брылёвым выехали в город.

На другой день утром я поехал проверить готовность станций погрузки и переговорить с начальниками станций о подготовке подвижного состава и мест погрузки. Задание железной дороге было предъявлено сразу после получения шифровки из Москвы. ЦУП ВОСО спланировало перевозку с указанием своих номеров эшелонов. Указание «Н» (начальнику дороги) и «З» поступило за двумя подписями: ЦД (начальник главного управления движения МПС) и ЗРУ (начальник управления воинских железнодорожных перевозок ЦУП ВОСО). Сначала я побывал на станции Медеу и с начальником станции прошёл на боковую погрузочно-выгрузочную платформу. Платформа длиною до ста метров была свободной от грузов, но грунтовые подходы были в грязи. Переходных мостков в наличии восемь штук вполне достаточно. На станции четыре пути, вагонов на отстое несколько штук. Порожние платформы под погрузку первого эшелона должны подать вечером, маневровый тепловоз будет утром и останется на всё время погрузки. При необходимости ремонта полов некоторых платформ доски в кладовой есть, будут и слесари-вагонники. Начальник станции надеется на успех и я, пожав ему руку, поехал на другую станцию. Станция Чемолган, в двадцати километрах от Алма-Аты в сторону Отара, мне знакома. Недалеко расположен военный аэродром, на котором базировались два авиационных полка. Станция промежуточная и имеет достаточное путевое развитие с тупиками и подъездными путями, в том числе и на аэродром. Военные освоили эту станцию и с администрацией станции были в мире и согласии. Сюда я приезжал на погрузку ОРДН и «пикировался» с генералом-артиллеристом. С начальником станции мы проверили всё, что надо для погрузки, я уяснил, что он имеет задание на перевозку и готов с утра к работе. Попрощавшись с начальником станции, я поехал в управление дороги к К.О. Аушту.

Пишу эти строки и вспоминаю удивительно хорошего и интеллигентного человека Карла Освальдовича. К великому сожалению, после завершения службы, он не долго поработал начальником первого отдела (секретный отдел) управления Алма-Атинской дороги и ушел из жизни на почве сердечного заболевания. Я его считал образцом в службе и в семейной жизни. Был он умелым и заботливым воспитателем подчинённых и в то же время строгим начальником. У него были деловые и дружеские отношения с руководителями железной дороги. С ним было приятно говорить на различные темы. И в этот приезд мы обговорили все вопросы, связанные с предстоящей погрузкой автобата, и о том, кто назначен комендантами на станции погрузки. После этой встречи я поехал к себе на службу. Уяснив обстановку состояния дел в службе, я пошёл на доклад к командующему. Командующий внимательно выслушал доклад о подготовке автобата и железной дороги к перевозке, задал два или три вопроса, на которые я чётко ответил. Потом я ему подал справку-доклад об отгрузке угля

из Кузбасса, он посмотрел и вернул мне обратно. В заключение он сказал, что завтра на одной из станций он побывает.

Утром к 9.00 я подъехал к погрузочной платформе на станции Медеу и увидел, что погрузка идёт полным ходом и руководит ею командующий. Я выскочил из машины и бегом к нему, представился, а он мне говорит: «Опаздывать нельзя. Я буду здесь руководить, а вы командуйте на соседнем участке и посмотрим, кто больше погрузит машин». Я козырнул и быстро перешёл на другое место погрузки, где грузили автомобили на такой же состав, но в другую сторону. И, как назло, на двух платформах оказались полы без нескольких досок, погрузка застопорилась. Пришлось посылать вагонника с солдатами за досками. Пока принесли доски и заделали в полах дыры, упустили почти полчаса. Мы с командиром роты наладили погрузку и дело пошло. Через некоторое время командующий через посыльного позвал меня и говорит: «Я уезжаю в штаб. Здесь предстоит еще много дел, особенно с креплением техники. Не расслабляйтесь и подгоняйте всех, до 17.00 эшелон отправить. Мне доложите лично по телефону ЗАС, который установлен на том столе». Пожал руку, сел в машину и уехал. Он не ошибся. С великими потугами закончили погрузку и крепление. Эшелон ушёл ровно в 17.00 на станцию Алма-Ату-1, где под контролем ЗКУ крепление автомобилей довели до нормы. Я доложил командующему об убытии эшелона в 17.00, он сказал: «Спасибо. Поезжайте к другому эшелону и отправьте его не позднее 20.00. Лично мне доложите». И я поехал на станцию Чемолган. Ехал и размышлял о том, как трудно даётся солдатам, сержантам и офицерам погрузка и крепление автомобилей и другой техники на железнодорожные платформы без практики, особенно крепление проволокой (диаметром 6 мм). Проволока должна быть отожжённой, мягкой. Тогда растяжка в четыре нити (для автомобилей ЗИЛ-130, ЗИЛ-131, «УРАЛ-375» и подобные им) хорошо скручивается ломиком и имеет хорошее натяжение. Но если проволока жёсткая, то сделать и натянуть растяжку, как следует, почти не возможно. Поэтому такую проволоку необходимо обжигать на костре, прежде чем рубить её на растяжки. Однажды видел я, как на автозаводском подъездном пути бригада рабочих грузила и крепила автомобили на платформах. Я долго стоял и любовался их слаженной работой. Быстрота и точность, просто артистизм! Я умел крепить технику стандартными креплениями (тросовые растяжки и деревянные упорные бруски), проволочными растяжками и деревянными брусками, стандартными деревянными продольными упорными и боковыми брусками (беспроволочный способ), но до мастеров – автозаводцев мне было далеко. Я поставил задачу подполковнику В.И. Прилепе, а с ним были А.А. Кусмулдин и В.М. Солдатов, на завтрашнюю погрузку и сказал, что приеду сюда до восьми утра.

Вот и Чемолган. Вижу: все машины на платформах. Идёт крепление автомобилей. Одни водители разматывают мотки проволоки и рубят её на

6-8 метровые куски для растяжек, другие закончили крепление и отдыхают, третьи занимаются другими делами. Я подхожу к В.Т. Титову и докладываю. Он уже знает, что первый эшелон ушёл и, что этот, второй, надо отправить до 20.00. Он говорит мне, что погрузка идёт тяжело. Несколько платформ без полов пришлось выкидывать, на что ушло много времени. Много водителей молодых, которые толком не обучены. И далее он говорит: «Запрягайся, Василий Иванович, и берись за дело». Я ответил, что надо быстро построить личный состав и «встряхнуть» его, озадачив приказом командующего и бросив всех на крепление оставшихся машин. Так и сделали. Начальник тыла выступил перед строем и озадачил всех, приказал крутить проволоку всем, командирам тоже, и назначил окончание погрузки в 19.30. Я собрал своих восовцев. Подполковник Ю.Н. Ахримук, майор А.П. Вагин и капитан И.Н. Нагаев трудились с утра и лица их потемнели от усталости. Но надо было «добивать» этот эшелон и мы пошли по указанным мною участкам, чтобы заставить людей завершить крепление к сроку. Теперь на каждой машине работало по 5-6 человек, старались крутить растяжки и прибивать к полу упорные бруски. Слышен был и охрипший голос генерала Титова, он ходил вдоль состава и подбадривал солдат. Эшелон ушёл в 19.50. Командующему докладывал В.Т. Титов и ко всему добавил, что я нахожусь с ним. После этого мы обговорили вопросы погрузки на завтра. Он сказал, что с утра будет здесь на станции, а мне - на Медеу. На другой день оба эшелона были погружены быстрее и отправлены до 18.00. На этом «горячка» для нашего округа, связанная с Афганистаном, в основном была закончена. Некоторые полки и подразделения уходили своим ходом, как например отдельный МСП из города Ош ушёл по горной дороге в Хорог и далее в Афганистан. В начальный период ввода войск в Афганистан мне часто приходилось бывать у начальника штаба В.М. Архипова по вопросам оперативных перевозок. Как правило, проходил к нему без всякой очереди и никто в приёмной меня не останавливал, знали, что так надо. Чаще всего я видел у него в кабинете начальника войск связи генерал-майора В.А. Алексеева, который со своим офицером налаживал для начальника штаба радиосвязь с частями, находящимися на марше или ведущими боевые действия. Я был свидетелем переговоров по радио, иногда с треском и шумом в наушниках. После этого я ему докладывал об эшелонах и получал задачи по перевозкам. Начальник штаба был строгим, иногда не очень строгим, а иногда даже шутил. Так что чувствовал я себя очень хорошо и в целом – с начальниками всех рангов в течение всей службы в ВС мне очень повезло.

Обстановка в округе стабилизировалась и в войсках проводилась плановая боевая и политическая подготовка, а в учебных центрах шли различного рода учения и стрельбы. Оперативные и снабженческие перевозки выполнялись по плану. Моя служба в САВО приближалась к завершению первого года. Старт был бешенным, но напряжение спало, теперь я мог в

более спокойной обстановке изучать новый для меня край, пути сообщения, ТВД, органы ВОСО и транспорта, войска. Надо отметить, что Краснознамённый (1975 г.) САВО в прошедшем, 1979 году, отмечал свой десятилетний юбилейный год и показал высокие результаты в ратном труде. Мы, восовцы, тоже проявили усердие в работе и учёбе и выполнили все задания командования, о чём было отмечено в приказе командующего.

Изучая историю нового для меня и обширного края Средней Азии, я невольно прикоснулся к легенде первой Пятилетки – Турксибу. За три года вместо пяти в пустынной и безлюдной местности почти вручную построили железнодорожную магистраль протяжённостью 1440 километров – это героическая эпопея советского народа! Однопутная магистраль проходит от станции Луговой (недалеко от г. Джамбула) до Семипалатинска через Алма-Ату. Стыковка северного и южного участков магистрали состоялась на станции Айна-Булак 28 апреля 1930 года, в 200 километрах от Алма-Аты, в сторону Семипалатинска. Об этом торжестве напоминает стела, установленная на станции Айна-Булак. На торжественном митинге выступал М. И. Калинин. На этой станции я побывал, беседовал с начальником станции о работе станции и об её истории. Теперь это современная магистраль с большим количеством раздельных пунктов, автоматической блокировкой и централизацией стрелок. Хотя за время «застоя» появились проблемы технического характера. Пропускная способность составляла 38 пар поездов в сутки. Основная часть войск округа, их склады и базы дислоцировалась вдоль этой линии. Многие оперативные и снабженческие перевозки начинались и заканчивались здесь. Поэтому чаще всего приходилось ездить в командировки в Семипалатинск, Аягуз, Сары-Озек, Капчагай, Айна-Булак, Отар (Гвардейск), Фрунзе.

В САВО, как и в ПрикВО, проводилось много командно-штабных и дивизионных учений. С образованием общевойсковой армии со штабом в Семипалатинске было проведено армейское учение с привлечением 155 МСД (Усть-Каменогорск). Учение проводил командующий П.Г. Лушев. У нас было спланировано пять эшелонов для вывоза танкового полка и других подразделений с учений из района Семипалатинска в Усть-Каменоторск через станцию Локоть. От ВОСО в группе обеспечения учений был полковник С.Д. Миленко. В группе руководителей учения был и начальник тыла В.Т. Титов. Меня же В.Т. Титов перед учениями направил в окружной санаторий Тамгу в командировку по вопросу строительства грузового причала для барж с углём, идущих по озеру Иссык-Куль от порта и ж.-д. станции Рыбачье. Вопросы обеспечения перевозки 155 МСД были обговорены с К.О. Ауштом, и я был уверен, что проблем не будет. Через три дня, по окончании учения, командующий потребовал к себе начальника ВОСО. Вместо меня пришёл С.Д. Миленко и стал докладывать. Командующий прервал его и обратился к В.Т. Титову. Тот подтвердил мою командировку. Уяснив, что вагонов ещё нет для эшелонов, ко-

мандующий обозлился и приказал мне встречать его завтра в Алма-Ате у самолёта. Я срочно вылетел в Алма-Ату и сразу направился к К.О. Аушту. Он доложил, что обстановка усложнилась и с платформами большие затруднения. Мы пошли к начальнику дороги и добились, чтобы на Семипалатинском отделении сформировали две вертушки и ими в течение трёх суток вывезти гусеничную технику. По телефону я вызвал С.Д. Миленко и приказал срочно ехать к ЗКУ Семипалатинск и с ним идти к начальнику отделения дороги и требовать срочного формирования двух вертушек.

Встреча у самолёта была для меня безрадостной. Видно было, что командующий «осерчал» на меня. Я доложил, как сложилась обстановка и какие приняты меры. Он приказал за двое суток перевезти технику. И упрекнул за то, что я отсутствовал на учениях. Моя ошибка могла дорого мне обойтись, но командующий давал мне шанс служить дальше. Эшелоны были отправлены за двое суток, и я доложил об этом командующему, он сказал одно слово «спасибо». Перед очередным отпуском я полетел снова в Тамгу с майором А.А. Самохиным, которого я назначил старшим по строительству причала. Там с начальником санатория мы обговорили все вопросы строительства (рабочая команда, сваи, помост, кран, молот и другое). Потом пошли в номер, куда определили А.А. Самохина, ещё раз обговорили вопросы строительства и я сказал ему, что за мною дело не станет и его продвижение по службе будет обеспечено. Скажу наперёд, что Анатолий Самохин с причалом управился успешно и через год был назначен ЗКУ Целиноград и получил подполковника. А тогда перед отъездом я искупался в изумрудной целительной воде чудесного озера, посмотрел, как любители-рыбаки ловят чебаков на удочку, и потом уже вернулся в Алма-Ату самолётом ЯК-40. Погода была чудесная, из иллюминатора хорошо просматривались горы с причудливыми хребтами, зелёные долины, реки и селения.

Афганистан наложил сильный отпечаток на СССР, он затягивал страну всё глубже и глубже, это почувствовали все наши граждане, не только мы, военные. Поступило распоряжение отправить в Афганистан из САВО сапёрную роту глубокого бурения. Эшелоном её перевезли в район Термеза, а далее следовало технику и личный состав перевозить с военного аэродрома вертолётами МИ-8 и МИ-6, в район Файзабада, где действовала наша 201 МСД. Старшим по отправке был полковник из инженерного управления округа, но командир вертолётного полка не содействовал его миссии. Меня вызвал командующий и приказал послать на аэродром с предписанием подполковника Е.Н. Баранова для переброски этой роты. Баранов начал свою миссию с обработки командира вертолётного полка (ВП) и добился своего. Технику начали перевозить. ВП подчинялся ТуркВО и в большей мере работал для своего округа, но Баранов находил подход к авиационным командирам и помаленьку отправлял технику и людей. К моему приезду на аэродром он отправил на ту сторону половину

роты. Я познакомился с обстановкой, с командирами и поддержал устремления Е.Н. Баранова, а потом мы поехали с ним на его служебной машине в Термез и по понтонному мосту через Амударью на другую сторону. Поездили мы по афганскому селу, побывали в частных лавочках, посмотрели на афганцев и вернулись обратно. Я остался в ЗКУ Термез, а Баранов уехал на аэродром. В ЗКУ было шумно от множества офицеров, которые ехали в разные стороны и просили помощи у коменданта в приобретении билетов на поезда. Я уяснил обстановку, связанную с перевозкой войск и воинских грузов на афганскую сторону, с постройкой железнодорожного моста и ж.-д. станции на афганском берегу. Нечаянно встретился в комендатуре с полковником В. Лозовым, моим однокашником по академии. Он служил в другом ведомстве (военный отдел Внешторга) и занимался вопросами поставки вооружения другим странам, в том числе Афганистану.

На другой день, вернувшись на аэродром, я узнал, что прилетал командующий и навёл здесь «шорох». Попало полковнику от инженерного управления за плохое размещение солдат сапёрной роты. Он поставил задачу Баранову вместе с командиром роты быстро оборудовать нары, сделать набивные матрацы и подушки, привести в божеский вид помещение для временного проживания личного состава роты. Командующий потребовал от командира ВП в течение трёх дней отправить остатки роты на ту сторону. Полковника от инженерных войск он отправил в Алма-Ату, объявив ему выговор за плохую службу, а Баранова назначил старшим и приказал отправить сапёрную роту.

Значительно раньше я узнал у кадровиков, что некоторых командиров и начальников командующий представил к наградам, в том числе и меня к ордену Красной Звезды. Это было важным событием в моей жизни, и я старался оправдать доверие командующего самоотверженной службой. Но чрезмерное желание повысить свой авторитет порой смазывается ротозейством и безалаберностью подчинённых во время погрузки или движения эшелона или транспорта. Так, случилось однажды ЧП с одним эшелоном, в состав которого грузился на станции Аягуз отдельный ракетный дивизион (ОРДН) 78 ТД. При подходе к станции Эмба, где эшелон должен был выгружаться, рано утром, когда все спали, загорелся вагон с действующей кухней и один солдат погиб от удушья. Доклад о ЧП от диспетчера «З» (Актюбинск) до ЦУП ВОСО и далее до дежурного Министра обороны прошёл намного быстрее, чем до оперативного дежурного САВО. Министр обороны узнал быстрее о ЧП, чем командующий. Мне не поздоровилось от командующего, особенно за поздний доклад. Да и пожар мог не возникнуть при тщательной проверке готовности эшелона к отправлению должностными лицами дивизиона и военным комендантом станции капитаном А. Козловым и его помощниками. В соответствии с требованиями руководящих документов по мерам противопожарной безопасности (Устав внутренней службы и Наставление по перевозкам войск), следовало после

установки полевой кухни в вагоне снять форсунки для жидкого топлива и подготовить топку для дровяного (угольного) отопления. Во время движения эшелона жидкое топливо вылилось на пол вагона и произошло воспламенение, а затем возник пожар. Офицеры комендатур, проверявшие эшелон в пути следования, также не обратили внимания на злополучную кухню, тем самым не предотвратили угрозу пожара и ЧП. После взбучки пришлось на всех уровнях повысить требовательность к офицерам военных сообщений (ВОСО) и в первую очередь к «З» и ЗКУ. Был приказ по округу, виновные были наказаны, в первую очередь командир дивизиона и его начпрод. Капитан А. Козлов получил «служебное несоответствие». Меня устно строго предупредили командующий и член Военного Совета. В последующей службе всё шло без эксцессов, и мы готовились к проведению учебных сборов с руководящим составом линейных органов ВОСО, которые затем успешно провели на базе «З» Алма-Атинской дороги. В течение трёх дней мы общались на занятиях и в личных беседах. В управление дороги по моей просьбе приезжал начальник штаба округа В.М. Архипов, который выступил перед офицерами ВОСО. Он познакомил с обстановкой в Афганистане, в том числе с действиями войск из нашего округа. Рассказал о результатах итоговой проверки войск округа. Потом поставил задачи службе ВОСО и линейным органам ВОСО на новый учебный год. Ответил на вопросы офицеров. После встречи с восовцами, В.М. Архипова принимал новый начальник дороги К.Д. Кобжасаров. Начальник штаба остался доволен встречей в управлении дороги.

В конце октября 1980 года командующий П.Г. Лушев был назначен командующим войсками Московского военного округа. Он улетал из аэропорта Алма-Ата в Москву самолётом АН-12. Всё командование округа, в том числе и я, провожали его у самолёта. Пожав мне руку, он сказал: «Желаю успехов. Вы обязаны стать генералом». Я поблагодарил его и сказал: «Товарищ командующий, если в Москве вдруг ударит мороз, сообщите, пожалуйста, и я немедленно пригоню состав с углём!». Он улыбнулся, похлопал меня по плечу и пошёл на посадку. Потом весь 1981 год из Москвы я получал на праздники открытки за его подписью. К великому горю и сожалению он преждевременно умер после позорного развала СССР. Но Пётр Георгиевич живёт в памяти и сердцах бывших его подчинённых, в памяти всех патриотов СССР. Я благодарен ему до конца жизни.

Начиналась новая полоса в моей жизни и службе. Мы, начальники управлений и служб округа, во главе с заместителями командующего, на военном аэродроме Айна-Булак встречали нового командующего войсками округа генерал-полковника Язова Дмитрия Тимофеевича. Он прилетел из Чехословакии, где командовал группой войск. Мы были построены в одну шеренгу. Подойдя к строю, Д.Т. Язов сначала поздоровался, а потом поставил задачи по вопросам дальнейшей службы с ним. В частности, он сказал, что каждый начальник на своём месте исполняет свои функциональ-

ные обязанности, за исполнение которых он будет строго спрашивать. Здесь я уловил момент о том, что теперь вопросами обеспечения войск округа углём будет заниматься КЭУ. Так оно и случилось. В последний раз я встречал начальника Углесбыта Л. Романенко и его прелестную жену Светлану в аэропорту Алма-Ата прошедшим летом. По его просьбе я выхлопотал две путевки в наш военный санаторий Тамгу на озере Иссык-Куль и во время встречи в аэропорту вручил их ему. Было время и мы в ресторане в непринуждённой обстановке хорошо посидели и поговорили о Кузбассе, об Алма-Ате и об Иссык-Куле. Потом я проводил их к самолёту и тепло попрощался.

Не буду долго описывать мою дальнейшую службу в Алма-Ате. Новый командующий вскоре стал обращаться ко мне по имени и отчеству, я не мог понять: к чему бы это? Возможно, он узнал, что я сибиряк, из Томска? Тогда мы земляки. Он родом из Омска. И поэтому стал называть меня так, как земляка. Может быть, он сильно любил и уважал Василия Ивановича Чапаева? Так или иначе, мне было приятно. Даже когда он сердился и выговаривал мне порицания по службе, то и тогда называл меня по имени и отчеству. Однажды он сильно «побил» меня на расширенном заседании Военного Совета, с участием всех командиров и начальников от командира дивизии и выше. Было это в январе 1981 года.

Одним из вопросов заседания Военного совета было: состояние финансово-хозяйственной деятельности по итогам прошедшего года. Я выступал после начальника финансовой службы округа. Для наглядности в зале была вывешена большая таблица по простоям вагонов и штрафов за них. По ряду управлений (Строительное и КЭУ), по всем дивизиям и отдельным воинским частям цифры штрафов были большими. Командующий слушал, слушал меня, потом остановил и сказал «шутя-любя»: «Если штрафы будут расти, Василий Иванович, то вы расти не будете, садитесь». Я опешил и, не солоно хлебавши, сошёл со сцены. Состояние моё было очень тяжёлым. Но в панику не ударился. На военном совете я слышал и не такое, но ничего, люди не «ломались». Так и я, «отдышался» и начал думать, как выйти из этого положения.

Сверхнормативные простои вагонов у военных получателей имели место во всех видах и родах войск центрального и окружного подчинения. Когда Министр Обороны проводил совещания с высшим военным руководством, то иногда ЦУП ВОСО вывешивалась обзорная таблица по простоям и штрафам. Министр требовал снижать простои вагонов и не тратить деньги на уплату штрафов. Наш округ фигурировал где-то в середине таблицы и это «кололо глаз» командующему. Поэтому он решил «ударить» по ВОСО, чтоб «закрутилось колесо». Тут я и попал ему под руку со своим докладом. Ничего не оставалось, как развернуть активную и целенаправленную деятельность. Я спланировал свои поездки по гарнизонам и ж.-д. станциям, где больше всего возникали простои вагонов, начиная с Семи-

палатинска и до Фрунзе. К поездкам привлекал военных ж.-д. комендантов, офицеров службы ВОСО, К.О. Аушта и его офицеров. Мы досконально разбирались в причинах простоев и выявляли виновных. Были у меня встречи с командующим армией и его заместителем по тылу (Семипалатинск), командирами дивизий, их заместителями по тылу и начальниками финансовых служб, с начальниками УНР (военные строители) и КЭЧ гарнизонов (квартирно-эксплуатационная часть). Были проверены все места выгрузки вагонов совместно с начальниками станций. Много было обнаружено беспорядков в организации выгрузки вагонов, начиная с информации о прибытии вагонов под выгрузку, назначения рабочих команд из числа солдат, наличия инструментов и механизмов и документального оформления выгрузки. Мною были подняты командиры и начальники, ответственные за своевременную выгрузку вагонов. В Уставе гарнизонной и караульной служб ВС РФ в обязанности заместителя начальника гарнизона по тылу чёрным по белу записано: «Следить за своевременной выгрузкой железнодорожных вагонов и вывозом в установленные сроки воинских грузов с территории железнодорожной станции, а при необходимости принимать меры по ускорению выполнения работ». В каждом гарнизоне должностным лицам (начальнику гарнизона и его заместителю по тылу) было рассказано и показано на недостатки и упущения по выгрузке вагонов и вывозу грузов, особенно отсутствие с их стороны должного контроля. Плохо поставлено взаимодействие с начальниками ж.-д. станций. Часто работники станции (весовщики, товарные кассиры) умышленно завышают в памятках весовщику время выгрузки вагонов, соответственно и суммы штрафов, а старшие рабочих команд подписывают эти памятки, не глядя. Начальники финансовых служб дивизий не докладывают вовремя своим командирам о снятых суммах денег с таких-то статей на счет железной дороги по штрафам. Не составляются акты в случаях невозможности выгрузки вагонов (например, замёрзший уголь). Не пишутся письма начальнику дороги о снятии штрафов по уважительным причинам (например, выезд дивизии или полка на учение). Приходилось учить всему и требовать строгого выполнения установленных требований и правил. Обращал внимание политорганов и парторганов на беспорядки с выгрузкой вагонов и на ущерб, наносимый воинским частям или предприятиям. К.О. Аушт проводил полезную работу с начальником финансовой службы дороги, обращался также и к начальнику дороги. Такую же работу ЗКУ проводили в отделениях дорог (Семипалатинск, Алма-Ата, Фрунзе).

По проведенной работе в гарнизонах командующему были представлены доклад и проект приказа. В приказе было заострено внимание на важность сохранения денежных средств на целевые назначения, а не на оплату штрафов за сверхнормативные простои вагонов. Некоторые начальники были наказаны, другие – строго предупреждены. Командующий потребовал установить постоянный контроль за выгрузкой вагонов,

еженедельно докладывать ему по этому вопросу. Соответственно, в службе ВОСО был установлен учёт вагонов, простаивающих сверх нормы под выгрузкой, и принимались меры к их выгрузке. Лично я звонил начальникам гарнизонов и их заместителям по тылу, порой угрожал доложить командующему о плохой организации выгрузки вагонов, мне обещали усилить разгрузку вагонов и действительно меры принимались. Офицеры ЗКУ чаще направлялись на станции, чтобы на месте проследить за выгрузкой вагонов. В основном вагоны простаивали с углём, с цементом и строительными грузами. Войска не были обеспечены механизмами для выгрузки вагонов, в основном работы выполнялись вручную солдатами. УНР, имея механизмы, страдали отсутствием дисциплины и порядка, ночью, как правило, не работали. Этим же отличались и КЭЧ. Приходилось часто обращаться к заместителю командующего по строительству и расквартированию войск и его подчинённым: начальнику строительного управления и начальнику квартирно-эксплуатационного управления округа. Редко, но приходилось обращаться к командующему. В гарнизон, например, прибывало много вагонов с углём, а выгрузка его шла неорганизованно и медленно. Командующий по моему докладу вызывал командующего армией или командира дивизии, или начальника КЭУ, смотря к кому прибыли вагоны, и строго спрашивал с них. Иногда посылал меня в тот гарнизон, чтобы на месте разобраться с выгрузкой вагонов. Я ехал и разбирался. Бывали и уважительные причины. Тогда я помогал правильно составить письмо начальнику дороги с указанием причины задержки вагонов под выгрузкой с приложением акта, с подписью начальника станции.

В июле 1981 года проводилось такое же большое заседание Военного совета по тыловым вопросам, и командующий приказал повесить в зале информационную таблицу по простоям и штрафам. В таблице были указаны данные за первое полугодие 1980 года и за первое полугодие 1981 года. Снижение штрафов было существенным, почти в два раза. Командующий обратил внимание собравшихся на положение дел с выгрузкой вагонов, на достигнутые успехи и похвалил службу ВОСО, а также некоторых командиров и начальников. Вместе с тем, поднимал некоторых командиров и начальников, приглашал их к трибуне и требовал доложить: почему они плохо выгружают вагоны. В заключение он говорил им, что впредь будет строго наказывать, если правильные выводы для себя они не сделают. Во всеуслышание мне приказал докладывать ему о случаях плохой выгрузки вагонов. Для меня и подчинённых было приятно услышать похвалу командующего: мы хорошо постарались, получили необходимый опыт, и есть шанс добиться большего в последующей работе.

Поразмыслив на досуге, я пришёл к убеждению, что следует отблагодарить начальника дороги, некоторых его заместителей и начальников станций в оказании практической помощи войскам. Тем более, есть хороший повод: праздник железнодорожников – это Всесоюзный день желез-

нодорожника. С предложениями я пошёл к командующему. Доложил ему о цели своего прибытия, и он поддержал меня, сказав: «Готовь приказ о поощрении железнодорожников и офицеров ВОСО». Через день проект приказа был готов, посвящённый Дню железнодорожника, в котором были отмечены заслуги железнодорожников и офицеров ВОСО в деле укрепления обороноспособности страны. Несколько железнодорожников и офицеров ВОСО награждались командирскими часами и грамотами. В назначенное время мы с К.О. Ауштом вошли в кабинет начальника дороги, где вместе с К.Д. Кобжасаровым находились его заместители. После приветствий я зачитал приказ командующего и вручил присутствующим часы и грамоты. К.Д. Кобжасаров в ответном слове поблагодарил командующего и просил передать ему слова: «Служим Советскому Союзу!». Потом он пригласил всех отметить праздник и награды. Мы сели по машинам и выехали на станцию Алма-Ата-2. Там стоял вагон-салон начальника дороги, в котором был накрыт стол человек на десять. Примерно два часа звучали тосты, звенели бокалы и шли радостные разговоры. Стол был уставлен разными закусками и национальными блюдами, подавался и бишбармак. Конечно, пили прохладный кумыс. Так мы отметили праздник железнодорожников и нашу большую дружбу. С тех пор обстановка с простоями вагонов стабилизировалась, но моё отношение к выгрузке вагонов осталось прежним - строгим и взыскательным. Мне рассказывали, что, будучи начальником тыла ВС СССР генерал армии В.М. Архипов, выступая на учебных сборах ВОСО в Москве на ВПП Красная Пресня, вспоминал меня добрым словом и о наших успехах в борьбе с простоями вагонов. А я вспоминал В.М. Архипова в должности начальника штаба САВО и его доброе отношение ко мне. Было много интересных моментов, связанных совместной службой. Вот один из них.

Однажды вечером, после рабочего дня, когда все ушли, кроме дежурного, я работал у себя в кабинете. Вбегает дежурный по ВОСО и говорит, что на проводе ЗЦХ Алма-Атинской с важным сообщением. Я беру трубку, а он мне докладывает, что у него на проводе начальник станции Эгыз-Кзыл, возле Аягуза, хочет сообщить что-то важное. Я назвал себя, и начальник станции мне сообщает: «У дежурного по станции сидит солдат с оружием, наверное, он ушёл из воинской части, зашёл погреться (на дворе была снежная зима), а я звоню из квартиры. Что делать?». Я попросил его подождать на линии, а сам по штабному телефону звоню В.М. Архипову (он был ещё у себя) и докладываю ему о случившемся. Он решил сам переговорить с начальником станции, и мы соединили линию. В.М. Архипов убедительно просил любыми способами удержать солдата, проявив к нему внимание и заботу, усыпив его бдительность, пока не приедут за ним из воинской части. На том пока и порешили. Со мной он стал советоваться, каким способом добраться до станции по бездорожью. Я предложил команду захвата из воинской части отправить из Аягуза на тепловозе, о чём

немедля попрошу начальника дороги. Так и было сделано. К.Д. Кобжасаров дал соответствующие указания, и маневровый тепловоз был предоставлен для коменданта станции Аягуз, который вместе с командой захвата выезжал на станцию Эгыз-Кзыл. Солдат был взят внезапно, без сопротивления. Мы установили связь с дежурным по станции, и начальник команды захвата доложил начальнику штаба, как прошла операция. Начальник станции за содействие войскам в поимке беглеца с оружием был награждён командующим именными командирскими часами.

Моё участие в поставке угля из Кузбасса в САВО прекратилось само собой после вступления в должность Д.Т. Язова. Начальником КЭУ округа был назначен полковник Белянский Николай Петрович, с которым я очень подружился. Белянский крепко взял в руки бразды правления и у Д.Т. Язова был на хорошем счету. Он продолжил наше дело с поставкой угля, завел деловую связь с начальником Углесбыта Л. Ромаенко и принимал действенные меры по своевременной выгрузке угля. Его, как друга, я иногда прикрывал от гнева командующего, когда с выгрузкой было плохо, но покоя ему не давал. Коля Белянский был настоящим другом, в личном плане он очень мне помог, да и за столом с ним было о чём поговорить. Но жаль, его нет в живых, и потому грустно бывает на душе, когда вспоминаю его. И в то же время есть много хорошего, что приходит на память.

В Алма-Ате я уже чувствовал себя более или менее сносно, попривык к жаркому и горному климату, но интенсивная работа, постоянные командно-штабные учения, командирская подготовка и другие мероприятия сильно отражались на здоровье. Поэтому однажды пришлось лечь в окружной госпиталь, пройти обследование и хорошо подлечиться. Я был удивлён и обрадован, что оказался в палате, где лежал начальник КЭУ Н.П. Белянский. Мы были вдвоём в палате и рады друг другу. До Алма-Аты Николай Петрович проходил службу в ГСВГ, поездил по всем гарнизонам, приходилось часто сотрудничать с немецкими жилищными и строительными организациями и местными органами власти. Очень эрудированный в своей области знаний и в целом просвещённый человек, он хорошо поставленным языком мог занимательно вести рассказ или беседу. Нам было о чём поговорить и вспомнить, мы частенько вели занимательную беседу или дискуссию, находясь в палате или прогуливаясь по дорожкам госпиталя. Наша дружба шла на пользу лечению и мы старались помогать друг другу словом и делом. В другой раз мы оказались вместе в санатории Тамга. Он и я были в командировке. Он занимался вопросами ремонта зданий, я же – строительством причала. В свободное время мы купались и катались на лодке, а потом валялись на песке. И, конечно же, обсуждали мировые проблемы. После увольнения в запас я с женою из Киева приезжал в Москву в санатории Архангельское, и Николай Петрович с женою приезжал к нам в гости. Была тёплая зима, но очень снежная. Снегу навалило по пояс. Громадные сосны с золотыми могучими стволами укра-

шали санаторий, стояли, понурив головы, под шапками сверкающего снега. В таком великолепии мы встретились и пригласили гостей в наш номер-люкс, где уже был накрыт стол. В другой раз мы были в Москве летом. Путёвки в санаторий Солнечногорск достал для нас Николай Петрович, он ещё служил в должности начальника КЭУ МВО. Его переместил на эту должность Д.Т. Язов, когда стал министром обороны. В этот раз было цветущее время года – июль месяц и Николай Петрович возил нас по Москве на служебной машине. А после санатория мы жили у него целую неделю, посмотрели в Москве интересные достопримечательности. А вечерами устраивали «пир на весь мир». Таким нам запомнился наш дорогой друг Николай Петрович Белянский.

Однажды вызывает меня командующий и ставит очень важную задачу. В это время в округе работала с проверкой Главная инспекция МО СССР, во главе с Маршалом Советского Союза К.С. Москаленко. Маршал был старенький и немощный, но в должности его ещё держали главным образом за былые боевые заслуги. Фактически комиссией и проверкой руководил начальник штаба генерал-полковник С.А. Стычинский, знавший меня по 2 гв. ТА. Я успел побывать у него накоротке и доложить о своей службе. Он был рад видеть меня и пожелал успехов в службе. Учитывая возможные перевозки войск в ходе проверки, железнодорожники по моей просьбе подготовили три порожних состава платформ с теплушками, которые поставили на трёх станциях севернее Алма-Аты. Мне было приказано перевезти одним эшелоном ОРТБ (ракетно-техническая база) со станции Капчагай, где она дислоцировалась, в Семипалатинск, на армейский полигон для обеспечения пуска ракет. Срок прибытия эшелона на третий день до 8.00 утра. Я отдал все указания полковнику К.О. Аушту по отправке порожнего состава в Капчагай и направления туда же двух офицеров ЗКУ, а сам с подполковником М.С. Мамашевым на машине выехал в Капчагай. Кстати, Мамашев был уже моим заместителем, а А.Г. Токарев уволился в запас и пошёл работать директором военного совхоза Бурненский.

По прибытии на станцию Капчагай мы уяснили у дежурного по станции (ДСП), что порожний состав отправлен со станции Жетыген, скоро будет здесь и по прибытии будет поставлен к погрузочной платформе для погрузки эшелона. Я предупредил его, что скоро прибудут офицеры ЗКУ для организации погрузки эшелона, а мы поехали в воинскую часть для ускорения вывода её на погрузку. Перед выездом со станции заглянули на погрузочную платформу и убедились, что она свободна от грузов.

Когда мы приехали на ракетную базу, то увидели беготню солдат и офицеров. Полковником из главной комиссии была объявлена тревога с выходом ОРТБ на погрузку в эшелон. Отсчёт времени готовности базы пошёл. На базе присутствовал начальник службы ракетно-артиллерийского вооружения (РАВ) генерал-майор Н.И. Коваленко, с которым у меня были дружеские отношения. Эта база подчинялась службе РАВ и Николаю Ива-

новичу пришлось держать серьёзный экзамен перед высокой комиссией, соответственно мне тоже. Не теряя времени, мы с начальником базы проверили расчёт базы на перевозку по железной дороге, частично сократили с учётом того, что некоторая часть остаётся на месте. Затем проверили наличие крепёжной проволоки, которая оказалась на месте. К сожалению, база давно не передвигалась по железной дороге, офицеры и солдаты не были обучены погрузке и креплению техники на подвижном составе. Но главное: надо быстрее «вытащить» базу на погрузку! Этим все занимались, а я не давал покоя Н.И. Коваленко и командиру базы. Наконец, колонна двинулась на станцию, и мы уехали впереди. Погрузка была в тёмное время трудной и замедленной. Мы, четыре восовца, работали вовсю. Наконец, всё закончили, и в три часа ночи эшелон ушёл. Я связался с К.О. Ауштом и приказал ему быть на службе и с диспетчерами дороги решить вопрос быстрого продвижения эшелона, с учётом его прибытия на станцию Семипалатинск не позже 8.00 утра следующих суток. Мы возвратились в Алма-Ату. Я остался в штабе до утра. К.О. Аушт доложил график движения эшелона. График оказался напряжённым, тысячу километров эшелону надо было пройти за 29 часов по однопутной линии. Железнодорожники не сплоховали, а Турксиб показал свою мощь! Утром я доложил командующему, он остался доволен и приказал контролировать движение и выгрузку. С задачей мы справились успешно, о чём было отмечено Главной инспекцией. При убытии инспекции в Москву, прощаясь у самолёта, С.А. Стычинский во всеуслышание сказал мне: «Молодец начальник ВОСО, отлично сработал, желаю успехов!» и крепко пожал руку. Это слышал командующий и все провожающие. Я был очень тронут похвалой Сергея Александровича и поблагодарил его за внимание ко мне.

Командующий не забывал меня, периодически озадачивал делами. Однажды вызвал меня к себе. У него в кабинете уже находились начальник войск связи В.А. Алексеев и заместитель начальника штаба Г.А. Киселёв. Оба генерал-майоры. Командующий стал рассуждать о том, что территория округа очень обширна и во время войны трудно будет управлять войсками с помощью существующей связи. Желательно иметь передвижной командный пункт управления (КПУ) с узлом связи из пяти-шести вагонов. Спросил наше мнение. Г.А. Киселёв сослался на руководящий документ и высказал отрицательное мнение. Я читал этот документ и знал, что такой поезд у генерального штаба есть. Есть такой поезд у Главкомата войск Дальнего Востока, оставшийся после Великой Отечественной войны. Но во фронтовом звене таких командных пунктов не предусматривалось. Возможно, командующий согласовал создание такого пункта с ГШ? Об этом мы не знали. Г.А. Киселев был категоричен в разговоре, и командующий разрешил ему выйти. В.А. Алексееву и мне он поставил задачу создать такой КПУ. Сначала связистам сделать расчёт, а потом заказать пассажирские вагоны на вагоноремонтном заводе. Задачка оказалась не из лёгких. Через

неделю план создания железнодорожного командного пункта управления с узлом связи в составе пяти вагонов был готов и одобрен командующим.

Для реализации плана мы с Алексеевым поехали на вагоноремонтный завод (ВРЗ), который располагался возле станции Алма-Ата-2, почти в центре города. Вошли в кабинет директора, перед нами сидел за столом молодой мужчина. Когда он встал, то мы увидели высокого стройного блондина, украинца по национальности. Фамилия его Л.А. Ляшенко. Мы представились и вручили письмо командующего, в котором была высказана просьба о выделении пяти списанных вагонов и их переоборудования по проекту округа, о готовности оплатить стоимость материалов и работ и о том, что интересы округа представляют такие-то должностные лица округа, то есть я и Алексеев. Директор завода вежливо и упорно стал отказываться от этого заказа, заявив, что такую сложную работу завод не в силах выполнить из-за отсутствия высококвалифицированных рабочих необходимых специальностей. Кроме того, завод загружен до предела выполнением своих производственных планов. В конце нашего «натиска» он сказал, что посоветуется со своими специалистами и просил приехать через день. В назначенный день мы пришли к соглашению, взяв на себя выполнение некоторых обязательств в интересах завода. Кроме того, В.А. Алексеев вручил начальнику завода старинную саблю. Мы узнали накануне, что он коллекционирует сабли. Это окончательно склонило его к выполнению заказа округа. Так, после заключения договора и определения стоимости заказа, завод приступил к работам, которые продолжались два с лишним месяца.

Отобрали пять вагонов, бывших в авариях и пожарах, и по одному запускали в работу по чертежам, которые делались военными связистами и инженерами завода. Для выполнения работ была создана бригада рабочих во главе с мастером. От В.А. Алексеева на заводе постоянно был офицер, а сам он приезжал два раза в неделю. Я был чаще на заводе в качестве «толкача». По разным причинам бригада периодически простаивала и мне приходилось обращаться к начальнику завода. Мне помогали поочерёдно капитан И.Н. Нагаев от «З» и капитан М.А. Колычев от ЗКУ. Почти всё лето в жару и зной пришлось «покрутиться» среди рабочих завода. Приходилось доставать им спирт и покупать продукты, чтобы привлечь бригаду работать в выходные дни. После работы рабочие бригады рассаживались в сквере под яблонями и грушами, распивали им отпущенное и расходились по домам. Так, с грехом пополам, как говорят, работа продвигалась. С большими потугами к осени ЖДКПУ из пяти вагонов был готов и опробован в деле. Один вагон был оборудован электростанцией, два вагона – средствами связи, четвёртый вагон – непосредственно для КПУ (оперативная группа штаба округа, фронта), пятый вагон купейный для отдыха генералов и офицеров КПУ. Командующий внимательно осмотрел каждый вагон. В вагоне КПУ он сел за стол командующего и опробовал средства

проводной и радиосвязи. Алексеева и меня он тепло поблагодарил и дал задание опробовать ЖДКПУ на предстоящих учениях. Осенью в окружном доме офицеров (ОДО) проводилась пятая партийная конференция округа. В её работе кроме секретаря ЦК компартии Казахстана принимал участие начальник Генштаба МО СССР Маршал Советского Союза С.Ф. Ахромеев. Я также был участником этой конференции. На память осталась общая фотография всех присутствующих на ней. В один из дней командующий показывал С.Ф. Ахромееву ЖДКПУ. Мы с В.А. Алексеевым присутствовали при этом. Маршал после осмотра остался доволен. Так закончилась моя «эпопея» с ЖДКПУ и я ждал новых задумок командующего.

Новые задумки не заставили себя долго ждать. В Алма-Ате (я писал уже об этом) находилось Высшее общекомандное военное училище, начальником которого был генерал-лейтенант Н.И. Некрасов. С ним у меня сложились дружеские отношения. Так вот, Д.Т. Язов проявил к училищу особое внимание, видимо по заданию министра обороны, развернув там новое строительство зданий и капитальный ремонт существующих. Кроме того, началось переоборудование учебного центра училища, расположенного в двадцати километрах от Алма-Аты. Меня он вызвал на учебный центр и поставил задачу построить учебное поле ВОСО и указал место. Здесь же присутствовал Н.И. Некрасов. Ему командующий приказал обеспечить строительство строительными материалами и рабочей бригадой во главе с толковым командиром. Я стал думать, кого же назначить ответственным за это важное предприятие от военных сообщений. И решил испробовать в деле старшего помощника военного коменданта ж.-д. участка и станции Алма-Ата (ЗКУ) капитана М.А. Колычева. В своё время он был «подручным» у Е.Н. Баранова и знал, как вести дело. Деловыми качествами (и не только) он мне очень нравился. Высокий, красивый и стройный офицер из суворовцев, настоящий гвардеец. Ко всему имел строгий характер и был краток в разговоре. Одним словом, надёжный и на него я мог положиться. Не буду описывать все перипетии этого строительства, но Миша Колычев с задачей справился блестяще. Я часто наведывался на учебный центр и помогал Колычеву словом и делом. Учебное место было сделано добротно и Д.Т. Язов в одном из приказов наградил Михаила и меня командирскими часами.

После этого Н.И. Некрасов обратился ко мне с просьбой соорудить прямо на территории училища, в дальнем углу у ограды, учебное поле ВОСО для обучения курсантов караульной службе во время перевозки эшелонов и транспортов по железной дороге. Здесь на рельсы следовало поставить крытый вагон, оборудованный нарами и печью. Рядом с ним – платформу с погруженными на ней двумя списанными автомобилями и закреплёнными положенным креплением. Ещё требовалось поставить четыре металлических щита с написанными правилами. Всю эту работу я опять поручил М.А. Колычеву и он успешно с нею справился. У меня остались

фотографии, на которых изображены его занятия с курсантами на тему: «Действие караула во время приёма транспорта под охрану и в пути следования». Он и караульные одеты по всей форме и выглядят молодцевато. В дальнейшем Михаил закончил ВАТТ, был заместителем «З» в Днепропетровске, а потом в ЦУП ВОСО.

Следующим заданием командующего была ускоренная отгрузка и отправка в полувагонах железобетонных арок, изготовленных на военном заводе ЖБИ в адрес военных аэродромов. Эти арки были основой для строительства на аэродромах укрытий для военных самолётов. Мне пришлось на заводском подъездном пути разобраться в технологии погрузочного процесса и внести свои коррективы. Затем я установил круглосуточное дежурство на погрузочном месте офицеров «З» и «ЗКУ» и потребовал от них жёсткого контроля за ходом погрузки и в случаях задержек в работе бригады и механизмов немедленно принимать меры и докладывать по команде. Надо сказать, что погрузочная команда работала не шатко – не валко, приходилось её постоянно подгонять. Я частенько наведывался или звонил заместителю командующего по строительству и расквартированию войск генерал-майору Н.А. Рабынину с просьбой наладить работу кранов и грузчиков, а также послать на подъездной путь опытного и волевого командира. Мои устремления достигали цели, и погрузка пошла более организованно. С железной дорогой также была отрегулирована работа по своевременной уборке погруженных полувагонов и подаче порожних под погрузку. Хорошо помню самоотверженную работу на подъездном пути офицеров-восовцев И.Н. Нагаева, А.Г. Игнатьева, М.А. Колычева и других. В службе ВОСО с высокой ответственностью осуществляли контроль за погрузкой арок мой заместитель М.С. Мамашев и старшие офицеры Ю.А. Рябкин, В.М. Солдатов. В течение полутора месяцев мы справились с задачей, поставленной командующим войсками САВО. К слову сказать, в начале он каждую неделю бывал на подъездном пути, а потом, когда мы наладили работу, командующий ограничивался лишь моим докладом и докладом Н.А. Рабынина.

К ноябрю 1983 года мне присвоили генеральское звание, и погоны вручил за праздничным столом генерал армии Д.Т. Язов. Он вручил погоны ещё трём генералам. Это событие было отмечено на Военном совете, потом на уровне моей службы и далее на встрече с начальником дороги К.Д. Кобжасаровым и его заместителями, здесь же участвовали К.О. Аушт и его заместители. Поздравление было получено от министра обороны Маршала Советского Союза Д.Ф. Устинова, от его заместителей В.Г. Куликова, С.К. Куркоткина и др. Особенно дороги мне поздравления от Д.Т. Язова, П.Г. Лушева, В.И. Варенникова, С.А. Стычинского, В.М. Архипова и от очень чтимого мною, начальника ЦУП ВОСО А.С. Клёмина. Сердечные поздравления я получил от моих бывших непосредственных начальников Е.И. Платонова, В.А. Крюкова, Ю.С. Кононова,

Н.А. Мистюкова, а также от многих других командиров и начальников. Надо сказать, что получение генеральских званий, особенно в ВОСО, было трудным делом. Первый раз я представлялся Военным советом округа к ноябрю 1980 года, еще при П.Г. Лушеве, тогда же был представлен и к ордену Красной Звезды. Орден мне вручил Д.Т. Язов в 1981 году ко Дню Победы, а генерала не дали. В этом же году дважды представлялся на генеральское звание, но не присвоили. Дважды представляли и в 1982 году, но снова безрезультатно. И только в 1983 году на седьмое представление получил я генерала. По этому поводу Д.Т. Язов однажды в шутливой форме сказал мне: «Получить в ВОСО генерал-майора – это почти то же, что получить в войсках генерал-полковника». Потом, спустя два-три года генеральские должности в службах тыла были «срезаны», а теперь во всех военных сообщениях осталась только одна должность генерал-майора – это начальник ЦУП ВОСО МО РФ. «Солнечное колесо» ВОСО, которое «светило и крутилось» прежде в Вооружённых силах, теперь померкло. Нынешние власти оставили от ВОСО только рожки да ножки. Да и все Вооруженные силы России делают карликовыми, которые вряд ли устоят против серьёзного противника. Только на словах роль армии превозносят до небес, на самом деле всё делается наоборот. Всё это очень и очень печально, как бы не обернулось новой бедой.

Служба продолжалась и мне уже в звании генерал-майора было значительно легче выполнять свои служебные обязанности. В большей мере я нагружал своих подчинённых, чаще посылал их в командировки в линейные органы ВОСО и в воинские части. Весной 1984 года МПС совместно с ЦУП ВОСО проводило большое оперативно-мобилизационное учение под названием «Рокада», в котором были задействованы в основном две железные дороги Алма-Атинская и Среднеазиатская, частично участвовали Западно-Казахстанская и Целинная. Руководство учением находилось в Ташкенте при управлении железной дороги. В полной мере были задействованы вторые управления (мобилизационные) дорог и управления ВОСО на дорогах. Посредником при управлении Алма-Атинской железной дороги на этом учении был заместитель начальника ГО МПС генерал-лейтенант запаса И.И. Юрпольский. В своё время он занимал должность заместителя командующего ЗакВО, а Д.Т. Язов в то время был командиром армейского корпуса в Баку. Мы с К.О. Ауштом и Н.С. Бородиным встречали посредника прямо у самолёта, потом доставили его в гостиницу, разместили в люксе и после этого поехали в управление дороги. С нами был помощник начальника дороги. Об этом учении я своевременно доложил командующему Д.Т. Язову и он обязал меня принять активное участие в этом учении, при необходимости привлечь из оперативного управления округа оформителей оперативных документов (обзорных карт и схем).

На учениях отрабатывались все степени мобилизационной готовности железных дорог. Был проделан большой объём работ по отработке сте-

пеней готовности. Генерал-посредник строго спрашивал с начальников служб, задавая им каверзные вопросы. Не все могли обстоятельно доложить, что им предстоит делать по той или другой степени готовности. Начальник дороги К.Д. Кобжасаров старался помочь «тонущим», но не всегда получалось. Посредник делал заметки в своём блокноте. До позднего вечера шла «пытка» начальников служб. После трудного дня был устроен хороший ужин в банкетном зальчике орсовской столовой. Собрался узкий круг начальников и на почётном месте сидел генерал-посредник. Он поднял бокал за успешную работу на учениях, за её хорошие результаты. Со вторым бокалом он призвал «обойти на повороте» Среднеазиатскую дорогу, отработав все задачи и вводные, доклады и документы, в том числе обзорные карты и схемы на высоком уровне штабной культуры. Это был намёк для нас, военных. Учение продолжалось с возрастающей напряжённостью. В одну из ночей посредник отключил электрический свет, и здание управления дороги очутилось во мраке. Он проверял готовность резервных двигателей, установленных в подвале здания. Через сорок минут движки запустили, и был дан свет. Работа продолжалась. К концу третьего дня учение завершилось, доклад начальника дороги был написан и откорректирован посредником на военный лад. Мы с офицером и чертёжниками из оперативного управления штаба округа отработали все обзорные схемы и карты очень хорошо. Посредник предложил, и чертёжники крупными буквами написали на ватмане плакат со словами: «Ордена Ленина Алма-Атинская железная дорога». Он должен был венчать развешанные на стене все обзорные карты и схемы во время итогового доклада начальника Алма-Атинской железной дороги руководству учениями в Ташкенте. В Ташкент мы поехали поездом в вагоне-салоне начальника дороги. Среди других мы выглядели очень хорошо. Наш доклад и документы были высоко отмечены руководством учения. Мне приятно было, что во время доклада начальник дороги отметил вопросы тесного взаимодействия дороги с руководством САВО, была названа с похвалой и моя фамилия. В частности, я много энергии затратил на продажу железной дороге 15 списанных с вооружения танков «ИС-10» в качестве тягачей для восстановительных поездов, с предварительно снятыми башнями. Это напрямую усиливало мобилизационную готовность дороги. Отмечены были и другие моменты положительной деятельности органов ВОСО нашего округа. После завершения учения восовцев собрали в отдельном зале. Разбор учения по участию в них органов ВОСО сделал заместитель начальника ЦУП ВОСО генерал-лейтенант Ю.К. Воронцов. Он обстоятельно изложил замысел учения и ход его выполнения по этапам и задачам. Отметил, как всегда отмечают, положительные и отрицательные моменты в действиях участников учения. Среди других я был удостоен похвалы, чему был очень рад. Возвращались мы в Алма-Ату в том же вагоне, в очень хорошем настроении. Допоздна пили, ели и вели радостные разговоры, а потом пели песни. По приезде в Алма-

Ату я кратко доложил командующему о состоявшемся учении и о том, что Алма-Атинская дорога получила хорошую оценку и о том, что наш округ заслужил похвалу за тесное взаимодействие с железными дорогами Казахстана. Командующий поблагодарил меня, пожал руку и сказал: «Беги Василий Иванович». Он всегда мне так говорил в завершение разговора, когда был в настроении. Кстати, во время учений, генерал-посредник попросил меня организовать встречу с Д.Т. Язовым и я выполнил его просьбу. На своей машине я привёз Ивана Ивановича в штаб округа и провёл его к командующему, а потом в приёмной ждал его. Вышел он в приёмную с командующим, тепло они попрощались, и я отвёз его в управление железной дороги. Вечером допоздна мы с К.О. Ауштом в люксе гостиницы составляли компанию московскому гостю Ивану Ивановичу. Он хорошо пил и закусывал, а мы старались умерить свой пыл, изображая пьющих. Генерал пустился в воспоминания о прошедшей войне, потом о своём командовании 8-й армией после войны в Германии. Он пил и вспоминал прошедшие боевые времена, ему очень хотелось высказаться нам, не нюхавшим, как он, фронтового пороху! А мы сидели то молча, то поддакивали, то восхищались. А время давно перевалило за полночь, и мы настойчиво пытались «вырваться из плена», но боевой генерал упорно держал нас за столом. Наконец нам удалось распрощаться, трижды облобызавшись с бывалым фронтовиком.

Пришло время расставания с Краснознамённым Среднеазиатским военным округом (КСАВО). О многих учениях и событиях, в которых я был непосредственным участником, здесь в заметках не сказано. А сколько было встреч, докладов, переживаний и сколько раз приходилось работать без сна и отдыха, находясь в подземелье в бетонных командных пунктах! Просто не сосчитать за всю продолжительную службу. Хотя прикинуть можно. Ежегодно не менее десяти дней был я на учениях и, следовательно, находился в командных пунктах – подземных бетонных казематах. Прослужил я в армии 38 календарных лет, следовательно, не менее года провёл под землёй! И не просто отсидел, а напряжённо работал без сна и отдыха. Пришлось пройти все невзгоды и радости армейской службы. Не сказано здесь и о многих сослуживцах, с которыми приходилось бок о бок трудиться при выполнении служебных задач и которые помогали мне словом и делом в моём становлении в должности начальника службы военных сообщений КСАВО и в получении мною высшего офицерского звания. И пусть они простят меня за моё «беспамятство». Но прежде, чем расставаться, я хочу ещё написать о двух-трёх эпизодах алма-атинского периода.

В середине мая 1984 года из Москвы позвонил мой товарищ В.А. Белов. Он занимал должность начальника первого управления ЦУП ВОСО. Генерал-майор В.А. Белов сообщил, что желает пригласить меня в подкомиссию по выпуску из нашей академии слушателей факультета ВОСО, защищающих свои дипломные проекты, и подкомиссию поручено

возглавить ему. Он также информировал, что в подкомиссии будет участвовать полковник В.Н. Кавецкий. Я дал согласие и стал готовиться к отъезду в Ленинград. В этом прекрасном городе я уже не был более двадцати лет и этот случай – просто чудесный подарок от Владимира Александровича в честь нашей крепкой дружбы, начиная с ПрикВО. В Ленинграде нас разместили в отдельных номерах-полулюксах в «Октябрьской» гостинице, на площади Восстания. В.А. Белов – на втором этаже, я – на третьем. Мы тепло встретились, а потом ходили друг к другу в гости. Срок пребывания почти месяц. Было о чём поговорить и многое вспомнить. В.А. Белов любил шахматы, кофе и коньячок, я отвечал ему взаимностью. В.Н. Кавецкий приехал из Львова с женой Тамарой. Они разместились у родителей Тамары, которые имели свой домик с огородом в пригороде. Начальником ВОСО ЛенВО был Л.К. Руденко, а до него – Е.И. Платонов. С ними предстояло встретиться.

На другой день за нами прислали автомобиль и мы с В.А. Беловым поехали в академию (ВАТТ), в главный корпус, на наб. Макарова, 8, где находилось управление ВАТТ. Там, в актовом зале, собрали всю приёмную тыловую комиссию во главе с заместителем начальника тыла ВС СССР по боевой подготовке и вузам. На совещании присутствовало руководство ВАТТ. Здесь мы встретились с начальником факультета ВОСО генерал-майором Н.Д. Поповым и начальником кафедры ВОСО генерал-майором И.М. Пуговкиным, нашими боевыми товарищами по службе и академии. Были также знакомые среди генералов и полковников из комиссии и академии. В составе кадровиков тыла из Москвы приехал полковник С.В. Сорокин, направленец на органы ВОСО и хорошо нам известный человек. Мы заслушали все указания о порядке работы комиссии в целом и подкомиссий в частности, системы выставления оценок выпускникам, с учётом их успехов в учёбе и результатов госэкзаменов. После этого мы поехали на первую линию, где размещался факультет ВОСО, факультет железнодорожных войск и факультет ВОСО ВМФ. Там мы обосновались окончательно, в отведённом нам кабинете. К слову, о ВАТТ и ВТУ ЖДВ я пишу в прошедшем времени потому, что в 2009 году в армии и военно-учебных заведениях произойдёт реформа и ВАТТ, например, на прежнем месте не окажется. Теперешняя коррумпированная властная элита распродаёт старинные красивые здания, расположенные в центре города под коммерческие цели. В первую очередь под этот «нож» попадают воинские части и учреждения, госпиталя и поликлиники, военно-учебные заведения и другие объекты. Такого отвратительного отношения к военным никогда не было. Напротив, в царские и в советские времена военно-учебные заведения размещали в больших городах и красивых зданиях. Это помогало эстетическому воспитанию будущих офицеров, их культурному росту. Однако вернёмся в наше советское прошлое, в учебный корпус, где мы вникали в учебный процесс, знакомились с выпускниками-восовцами и их ди-

пломными проектами. Мне предстояло изучить несколько дипломных работ, поближе познакомиться с их владельцами и дать своё заключение. Чем каждый из нас троих и занимался. В.А. Белов с В.Н. Кавецким взяли себе проекты более технического характера, мне же отдали те, где предусматривались оперативные перевозки на значительные расстояния. Мы втроём часто общались и обсуждали возникающие вопросы, иногда приглашали руководителей проектов и даже генералов Н.Д. Попова и И.М. Пуговкина. Дипломанты при этом могли присутствовать или нет, во всяком случае с ними разбирались дотошно. Мне было приятно вникать в дипломные проекты, сравнивая их с нашими, 24-летней давности. Здесь вовсю уже использовалась вычислительная техника. Мы же делали всё вручную. Были и другие новшества, до которых наше время ещё не приспело. Но во всём мы старались разобраться и дать правильные и обстоятельные заключения. В.А. Белов со всей скрупулёзностью относился ко всем работам, и окончательное заключение подписывалось им. Оценки должны были выставляться после защиты дипломных проектов. Кроме И.М. Пуговкина все преподаватели были новые, и говорить с ними о прошлом было неинтересно.

Погода в тот июнь удалась на славу. Солнце светило с утра до позднего вечера и с его закатом наступала белая ночь. Мы вечерами с В.А. Беловым иногда выходили из гостиницы на прогулку, взирая на красоту ночного города. Молча прохаживались по Невскому, порой шли до Дворцовой площади и далее до набережной Невы. Одевались мы при этом в штатскую одежду. Активных разговоров не вели, больше молчали, каждый думал о своём заветном. В другое время, после ужина, я приходил к В.А. Белову в номер поиграть в шахматы. Играл он очень азартно и упорно, до последней пешки. Я старался не уступать, и игра нас захватывала с первого до последнего хода. Между партиями мы выпивали по одному или по два «шкалика» с кофейком, потом снова сражались до упора. Он поражений не любил, потому игру старался закончить победой. И когда у него получалось, он с удовольствием жал мне руку, потом мы по последней выпивали, и я уходил к себе на покой.

Однажды после работы я находился у себя в номере. Вдруг звонок, снимаю трубку и слышу голос: «Товарищ генерал! Вам велено немедленно спуститься на второй этаж и прибыть в 274 номер». Я ответил: «Слушаюсь, выполняю». По голосу я узнал, что говорил со мной А.В. Вакс. Я понял также, что в номере находится компания близких людей и видимо среди них - Е.И. Платонов. Быстро собравшись, я поспешил в указанный номер. Вошёл и сразу увидел Евгения Ильича. Мы крепко обнялись, и он долго не выпускал меня из своих объятий. Даже А.В. Вакс начал нас тормошить, чтобы приветствовать меня и заключить в свои широкие объятия. Потом меня приветствовал полковник И.Н. Мясоедов, приехавший из Москвы, из ЦУП ВОСО, на футбольный матч Зенит – Воронеж, на кубок

СССР. Он родом из Воронежа, потому приехал болеть за воронежскую команду. На матч пригласил своих друзей-восовцев. Среди них был ещё «З» Октябрьской полковник В.П. Мартыненко. Все были уже в подпитии и в весёлом возбуждённом состоянии. Выиграл «Зенит», поэтому И.Н. Мясоедов проспорил, но держался крепко на ногах, хотя одной ноги у него не было. Оставив на время футбол, меня все дружно стали поздравлять с генеральским званием. Особенную радость проявил Евгений Ильич. Он произнёс целый монолог в мою честь, а говорить он мог очень здорово! Эта спонтанная, необычная встреча вспоминается как наяву.

В один из выходных дней нас троих из подкомиссии и Н.Д. Попова с И.М. Пуговкиным пригласил на отдых Л.К. Руденко. Он привёз нас в спорткомплекс военных подводников в русскую баню с душами и бассейном. Баня уже была готова, и любители полезли на полок. Я вместе с ними, пока на средние ступеньки. Инструктор по подводному плаванию и он же «виртуоз по венику» начал по очереди нас любезно хлестать веничком. Много у него приёмов приложения веника к телу, что приятно было воспринимать это парильное благо! Натешились мы досыта парной с веником, а потом плавали и ныряли в бассейне, пока хватало сил. Ну, а потом были приглашены к чаю. Между чаем была и водочка с хорошими закусками, да и разговор с пристойными анекдотами. Было какое-то отрешение от реальностей, завёрнутые в белые простыни мы сидели как боги на Олимпе! От всей души мы благодарили Леонида Корнеевича за доставленную нам такую благодать.

В другой выходной меня, В.А. Белова, Н.Д. Попова и И.М. Пуговкина пригласил в загородное «поместье» В.Н. Кавецкий. В пригородном посёлке Володарка жили родители Тамары, ещё крепкие в теле, очень приятные люди с великим почтением встретили нас. Тамара, красивая северянка, под стать своему мужу - украинцу Владимиру, хлопотала возле стола, а Володя помогал ей. Деревенский одноэтажный дом из двух половин, с пристройкой, уютно обустроенный. К дому примыкает огород соток на 10-12. После осмотра хозяйства нас пригласили за стол, уставленный всякими яствами. Садясь за стол, я подумал, неужели мы одолеем всё это? Столько мясных блюд и салатов! И это только закуски, а потом ещё будут горячие блюда. Да и бутылок разных сортов наберётся десятка полтора. Предстоял продолжительный обед, переходящий в ужин. И всё так красиво смотрится! Идёт неторопливый разговор о жизни села, урожае картофеля и овощей. Николай Данилович умело ведёт разговор, он имеет дачу и хорошо знает сельскую жизнь. Я тоже в своё время имел дело с огородами, поэтому поддерживал оживлённый разговор. Наконец подняли бокалы, и застолье совсем оживилось. Много было произнесено тостов за гостей и хозяев, изрядно выпили и поели, а потом пригласил нас Володя в огород жарить шашлыки. Всё заранее было приготовлено. Так хорошо было на свежем воздухе и ко всему - среди четырёх мужчин находилась милая жен-

щина с красивыми блестящими глазами. Такой колорит! И всем нам было весело и радостно на душе. Я аккуратно прошёлся по огороду и возле изгороди нарвал букетик ромашек и торжественно преподнёс молодой хозяйке. Она благодарно улыбнулась мне. Шашлыки с дымком и под водочку были очень вкусными, и мы с аппетитом поедали их. Дело шло к завершению неожиданно устроенного для нас праздника на селе, у родителей Тамары. Мы вчетвером с благодарностью покидали приветливый дом и удивительно прекрасных хозяев. С печалью в душе думаю о том, что из восьми нас осталось только трое – это я и Владимир с Тамарой. Время неумолимо и один за другим уходят в небытие.

Наконец настало время защиты дипломных проектов. Мы, члены комиссии, сидели за кумачёвыми столами и слушали доклады выпускников академии. По окончании докладов задавали вопросы по существу самих проектов и на отвлечённые от проектов темы, но связанные со службой ВОСО и работой транспорта. Были высоко отмечены некоторые проекты и их проектанты. Оценки были выставлены по заслугам, троек было очень мало, пятёрок тоже немного. Были спорные моменты, но В.А. Белов старался доказать правомерность той или иной оценки. Только по одному проекту окончательное решение принималось на уровне председателя всей тыловой комиссии. Дело касалось выпускника-отличника. За три последних дня были завершены все дела с их документальным оформлением. На сборе выпускников-восовцев и их преподавателей, а также генералов Н.Д. Попова и И.М. Пуговкина, В.А. Белов от имени начальника ЦУП ВОСО и членов подкомиссии тепло поздравил офицеров с успешным окончанием академии и пожелал им творческих успехов в дальнейшей службе. На этом наши функции были закончены и мы могли уезжать к месту службы. Был субботний день, В.А. Белов в 22.00 уезжал поездом в Москву с Московского вокзала, я же ещё оставался на три дня, В.А. Кавецкий тоже оставался. Я предложил в 18.00 собраться у меня в номере генералам и полковникам, моим близким друзьям и товарищам на проводы.

К указанному сроку всё было готово. Мне помогла расторопная буфетчица. Всё необходимое на столе, покрытом льняной скатертью, было в наличии, в достатке выпить и закусить. Особым угощением была чёрная икра, привезенная мною из Алма-Аты, по столовой ложке на брата, на бутербродах. Первым пришёл Евгений Ильич Платонов, потом по одному и по два собрались остальные: В.А. Белов, Н.Д. Попов и полковник Ю.П. Севастьянов, Л.К. Руденко и В.Н. Кавецкий, И.М. Пуговкин. Для каждого нашлось место за столом. Евгения Ильича я попросил сесть в центре. Я открыл эту необычную встречу друзей, приветствовал дорогих гостей и первым просил выступить Е.И. Платонова. Он вспомнил некоторые необычные моменты из жизни и службы, потом высказал радость по поводу питомцев, которые вышли в генералы из его «гнезда», в том числе трое

из них находятся здесь за столом. Говорил он проникновенно, от чистого сердца и в заключение поднял бокал за восовское братство. Остальные произносили тёплые сокровенные слова, вспоминали заслуженных восовцев и яркие эпизоды из восовской службы. Встреча проходила в ожидании прощания, поэтому незримо присутствовала некоторая печаль, хотя все чувствовали себя бодро и даже улыбались. Потом стали прощаться и расходиться. Я проводил генералов до их служебных машин. Евгений Ильич крепко меня обнял, и мы расцеловались, он пригласил меня на завтра в гости домой. Все гости разъехались и я пошел в номер к В.А. Белову, чтобы проводить его на поезд. Он был готов к отъезду, но время до поезда ещё оставалось и Владимир Александрович предложил на прощанье выпить по чарке коньяку, что мы с удовольствием и сделали. Потом вспомнили нашу львовскую службу, Погулянку и лыжную колею, а с ними и бег на лыжах. Он жил на Липовой аллее, недалеко от нашей Днестровской, и я по делам бывал у него дома, помню и его симпатичную жену Владу. Поговорив ещё немножко, мы пошли на вокзал, где я проводил Володю Белова, поблагодарив ещё раз за приглашение меня в подкомиссию.

В воскресенье, к сожалению, я не пошёл к Платоновым, были неотложные дела, а в понедельник случилась беда, Евгений Ильич скоропостижно умер, находясь в командировке в Калинине. Мне утром позвонил в гостиницу Л.К. Руденко и сообщил об этом и просил участвовать в похоронной комиссии. Тяжело всё это вспоминать, но я тогда взял себя в руки и выполнил всё, что следовало сделать. Прощание проходило в училище ВОСО, похороны состоялись на Северном кладбище, поминки – в квартире Платоновых. Были все родные и близкие, В.А. Белов вернулся из Москвы. На другой день я приехал к Платоновым и с семьёй поехали на кладбище. Были Вера Яковлевна, дочь Наташа (приехала из Львова), сын Володя с женой Людой и дочкой Машей, а также одна женщина - друг семьи. Прощались по заведенному ритуалу, фотографировались. Рано ушёл из жизни Евгений Ильич, ему было всего 66 лет. Умный человек, требовательный начальник и хороший семьянин. Вскоре я улетел в Алма-Ату и вернулся к своим служебным делам.

После В.М. Архипова, который командовал уже Закавказским военным округом, начальником штаба САВО назначили генерал-лейтенанта Н.В. Ковтунова. Д.Т. Язов получил должность командующего ДВО и мы его провожали в аэропорту Алма-Ата. Возле стоянки служебных самолётов было приличное помещение для высокопоставленных лиц, где проводились их проводы. Без чарки не обошлось, я, как и все, благодарил командующего и желал счастливого полёта. Он крепко обнял меня и сказал: «До встречи на Дальнем Востоке». Он уже знал, что я в перспективе нацелен на Главкомат в Улан-Уде. Так заканчивалась моя самая трудная служба в САВО. Здесь стоял вопрос ребром: «Быть или не быть!». Мой ратный труд не пропал даром, оба командующих оценили его по достоинству. В

свои 54 года я получил заветное звание генерала. Надо сказать, что к этим годам я успевал всё делать, постоянно был в движении, без надобности в кабинете не засиживался, старался быть в гуще событий. Своими глазами видел последствия двух крушений: ещё во время П.Г. Лушева разбился самолет ИЛ-62 при взлёте в порту Алма-Ата, все пассажиры и экипаж погибли, и уже при Д.Т. Язове потерпел крушение пассажирский поезд Алма-Ата - Хабаровск, на перегоне в районе станции Чарская, недалеко от Семипалатинска. Четыре пассажирских вагона свалились с высокой насыпи, и погибло около тридцати человек, много было раненых. Я участвовал в работе чрезвычайных комиссий и прочувствовал все горести и печали пострадавших и родственников погибших.

За всё время моего пребывания в должности начальника ВОСО САВО только раз комиссия ЦУП ВОСО проверила нашу служебную деятельность. И случилось это летом 1984 года. Возглавлял комиссию помощник начальника ЦУП ВОСО полковник Михеев Юрий Зиновьевич. С ним было два полковника и один подполковник. Они должны были проверить служебную и контрольно-финансовую деятельность нашей службы и «З» Алма-Атинской дороги. Проверка шла своим чередом, а мы с Юрием Зиновьевичем имели возможность поговорить об интересных событиях из жизни ЦУП ВОСО, из его личной жизни, я же поведал о себе и о том, как тяжело мне «достался генерал». Он исключительно интеллигентный человек и мы с ним сошлись и подружились и наша дружба продолжается. А тогда проверка прошла хорошо. В завершение мы организовали выезд на горную речку, где купались, ели шашлыки, пили водочку и рассказывали пристойные были и анекдоты. На память у меня осталась фотография, на которой сняты члены комиссии с офицерами службы ВОСО и «З» Алма-Атинской в сквере управления дороги. Я и Ю.З. Михеев сидим на садовой лавочке, рядом с нами К.О. Аушт и Н.С. Бородин, все остальные стоят за нами. Иногда смотрю и вспоминаю.

Новым командующим САВО был назначен генерал-полковник В.Н. Лобов. При нём мы совместно с управлением Алма-Атинской железной дороги и штабом САВО разработали План технического прикрытия важных железнодорожных объектов на военное время. Инициатором этого плана выступила служба ВОСО. Кропотливую работу и согласование мы проделали за два месяца. Утверждали план командующий и начальник дороги. Командующему докладывал я. После некоторых вопросов план, отработанный на карте с пояснительной запиской, был утверждён. Начальник дороги тоже утвердил план. Два идентичных плана хранились в мобилизационных учреждениях округа и дороги под грифом «Сов. секретно». На других дорогах мы планировали сделать подобные планы, но до них не успели добраться. В.Н. Лобову я показывал наши учебные поля на окружном учебном центре и на учебном центре общевойскового училища. Эти учебные объекты ему понравились, и он дал указание начальнику управле-

ния боевой подготовки округа спланировать совместно со службой ВОСО обучение войск перевозкам на оба периода обучения. В.Н. Лобов был культурным и вежливым в обращении, при нём не наблюдалось напряжения во время докладов и бесед. При этом требовательность с его стороны не снижалась.

Участвовал я на последнем дивизионном учении, организованном командующим САВО с МСД, созданной вместо ушедшей в Афганистан 201 МСД. Учением руководил начальник штаба округа Н.В. Ковтунов. В группе руководства было несколько генералов и полковников. Учение проводилось на полигоне ТуркВО, севернее Термеза. Дивизия на учение выводилась своим ходом, кроме гусеничной техники, которую мы перевозили десятью эшелонами и выгружали на необорудованной станции с помощью МТУ. Со станции войска перегоняли выгруженную технику на полигон в брод через речушку с топкими берегами. Но с помощью тягачей вытащили всю застрявшую технику. Выгрузка шла с большим трудом в основном из-за неподготовленности вновь призванной молодёжи. Но с задачей мы, восовцы, справились успешно и были отмечены в итоговом документе. К слову сказать, начальник штаба округа сомневался в использовании МТУ в качестве выгрузочного устройства, но я настоял на своём и убедил его, что имею достаточный опыт в этом деле, приобретённый в ПрикВО и в ГДР. Но он всё же проверил и убедился в моей правоте. На другой день, после завершения учений и их разбора, на военном самолёте мы вернулись в Алма-Ату. После этого учения у меня сложились дружеские отношения с начальником штаба округа и заместителем начальника тыла полковником Г.Н. Михайличенко.

В это время начиналась уборка картофеля в военном совхозе «Бурненский» и меня пригласил туда на несколько дней Г.Н. Михайличенко. Он по заданию начальника тыла должен был установить контроль за своевременной уборкой картофеля и овощей и их отправкой в войска по железной дороге. Разместились мы в небольшой, но очень уютной гостинице совхоза, каждый в отдельном номере. Повариха, молодая красивая женщина, кормила нас вкусными завтраками, обедами и ужинами. Молочные продукты были просто изумительными, с большим удовольствием я ел сметану, творог, сливки и простоквашу. Такого я потом не встречал. На ужин мы выпивали по стопке водки и закусывали сочными овощами. Питание было организовано на самом высоком уровне. Работа по уборке шла хорошо, без задержек. Мне не приходилось особо «нажимать» на НОД и ЗКУ, вагоны подавались и убирались вовремя. Один раз Григорий Николаевич организовал отдых на берегу чистенькой речки. С нами был «джигит» из совхоза с запасами продуктов и спиртного. Была установлена небольшая палатка с поднятыми боковинами, чтобы она продувалась. В палатке мы возлежали на ковре и подушках возле обильного достархана, выпивали и закусывали, не торопясь, вели при этом интересную беседу. Он сказал

мне, что организовал мою поездку, чтобы порадовать меня моим генеральским званием. Я поблагодарил его и сказал, что надеюсь на скорое получение им самим генерала, что я сделал в тылу «прорыв» и теперь «прилетят генеральские звёзды». Так оно и получилось, к ноябрю получили генералов он, начальник штаба тыла Б. Кузьмин и начальник тыла ВВС В. Гончаренко. Моё предсказание сбылось, и мы здорово отметили это событие. Теперь уже можно сказать: «Прощай, Краснознамённый САВО. Верой и правдой я служил тебе, и ты вознаградил меня орденом Красной Звезды и генералом, великое спасибо тебе!».

Глава 10. УЛАН-УДЭ

Захотелось мне объехать весь Дальний Восток, и моё желание сбылось. Я дал согласие, был в Москве у А.С. Клёмина, а потом он представил меня К.С. Куркоткину и в декабре 1984 года пришёл приказ о моём назначении на должность начальника военных сообщений Главкомата войск Дальнего Востока, который располагался в городе Улан-Удэ – столице Бурятской АССР. Перед отъездом я со всеми сослуживцами распрощался самым тёплым образом и покинул Алма-Ату в грустном настроении. Меня провожали новый начальник ВОСО полковник В.С. Плюта, К.О. Аушт, М.С. Мамашев, О.В. Снегирёв, Н.С. Бородин и другие товарищи. Мы тепло попрощались, пожелали друг другу всего доброго в службе и делах, и мой самолёт ТУ-154 взял курс на Иркутск. Летел я в неведомый край, где раньше не бывал ни разу. Там были Байкал, Транссиб, БАМ, Лена, Амур, Сахалин, Чукотка и трескучие морозы! Всё это я должен был проехать, пролететь, пройти, посмотреть, прочувствовать и пощупать своими руками. Как это здорово! Мои желания исполнялись, и я увидел всё и даже больше, чем желал.

В Иркутске, в аэропорту, рано утром, меня встречали «З» Восточно-Сибирского управления гражданской авиации (Вост. Сиб. УГА) полковник Н.С. Степаненко, «З» Восточно-Сибирской железной дороги (Вост. Сиб. ж. д.) полковник А.Д. Беляев Я познакомился с первыми офицерами ЗабВО. Мой багаж был доставлен в комендатуру аэропорта. Здесь я должен был ожидать попутный рейс в Улан-Уде. После умывания и бритья я готов был попить чаю и побеседовать с полковниками. В уютном кабинете коменданта нам устроили чаепитие, и первым моим собеседником был А.Д. Беляев. Он коротко доложил о Вост. Сиб. ж .д. и руководстве дороги, потом о подчинённых ему органах ВОСО и о войсках, дислоцирующихся возле железной дороги. Я уяснил об особенностях и трудностях в работе железной дороги и соответственно органов ВОСО. А.Д. Беляев был в возрасте, коренной сибиряк, опытный восовец, неторопливый и обстоятельный в разговоре, уверен в себе. Мне он сразу понравился, и в последующем между нами установились доверительные отношения. Его владения военных путей сообщения простирались от Тайшета до Петровского Завода, от Тайшета до станции Лена, от Улан-Удэ до Наушки. В его подчинении находились четыре военных комендатуры ж.-д. участков и станций: Тайшет, Вихоревка, Иркутск, Улан-Удэ, военная комендатура водного участка и речного порта Осетрово (ж.-д. ст. Лена.), военная комендатура ж.-д. станции Наушки. Воинские речные перевозки по реке Лена были также под его контролем, а они представляли значительный объём. В течение часа он обстоятельно доложил обо всём, что меня интересовало. Потом я с ним попрощался, отпустив его на службу. Вторым собеседником был Н.С. Степаненко. Он рассказал мне о воздушных путях сообщения и

органах ВОСО на воздушных трассах. Кроме его управления из восьми офицеров и одной служащей ему подчинялись две военных комендатуры аэропортов: Улан-Удэ и Чита, в каждой по четыре офицера. В аэропорту Иркутск комендатуры по штату не было. Обязанности нештатного коменданта исполнял заместитель Н.С. Степаненко – подполковник Ю.Н. Шалаев С задачами по перевозкам призывников и увольняемых, а также военных пассажиров и их семей справляются, хотя бывают трудности во время летних массовых отпусков. Он представил мне подчинённых ему офицеров. Я с ними познакомился, уяснил прохождение ими службы, семейные и квартирные вопросы.

Пришло время вылета, меня проводили к самолёту, и я вылетел в Улан-Удэ. Полёт был недолгим. Меня встретили у самолёта полковник Паранин Игорь Петрович, начальник ВОСО Главкомата войск Дальнего Востока. Его я должен был заменить. С ним был комендант аэропорта майор В.А. Протасов. Затем, мы с И.П. Параниным выехали из аэропорта и поехали в город Улан-Удэ, а потом дальше - в наш военный городок «Сосновый Бор», мимо большого локомотиворемонтного завода, пересекли по переезду Транссиб, и дорога пошла по холмам на возвышенность. И вот, въехав на плато, мы оказались перед массивными воротами и домиком пропускного бюро военного городка. Дежурный, проверив документы, разрешил въезд, и мы поехали по центральной широкой бетонной дороге вглубь городка. Дома перемежались с невысоким сосновым лесом.

Временно я разместился в гостинице со всеми удобствами. На первом этаже была столовая. И.П. Паранин попрощался и убыл по своим делам, за мной утром обещал заехать. Оставшись один и разобравшись с вещами, я с удовольствием принял ванную, а потом начал готовить парадную форму для завтрашнего представления командованию Главкомата. После ужина прошёлся по городку, снег хрустел под ногами, мороз пощипывал уши и щёки, но я чувствовал себя хорошо. Военный городок большой по размерам, но поменьше Вюнсдорфа и побольше Фюрстенберга. Совершенно новые постройки, которым не более пяти лет. Здесь мне предстояло продолжить беспокойную военную службу на восточных рубежах нашей Великой Родины.

На другой день мы с И.П. Параниным поехали в штаб. Это совсем недалеко, можно было пройти даже пешком. Пятиэтажное здание Главкомата красивой строгой компоновки из светлого жёлтого кирпича, больших блестящих на солнце окон, широкого парадного крыльца создаёт приятное впечатление своим необычным видом. Внешний вид здания мне явно понравился, и я настроился на минорный лад. Управление тыла располагалось с правой стороны здания на первом этаже, там же был вход в общий коридор. Мы вошли в кабинет начальника ВОСО, разделись, потом И.П. Паранин пригласил подчинённых офицеров, представил, я поздоровался с каждым за руку и внимательно рассмотрел их лица и внешность. Затем офицеров от-

пустили, и мы пошли на приём к начальнику тыла Главкомата. В большом светлом кабинете, на приличном удалении от входа, за большим столом сидел крепкого сложения тёмноволосый, строгий на вид, генерал-лейтенант А.Н. Корнев. Я ему представился по всей форме, он крепко пожал руку и пригласил к столу. С И.П. Параниным он поздоровался, спросил о порядке на путях сообщения и отпустил его. Беседа длилась недолго. Ему я коротко доложил о своём прохождении службы, он задал несколько вопросов, в том числе о знакомых сослуживцах по тылу, в частности о В.Т. Титове. Потом он обстоятельно рассказал о Глвкомате, его командовании, об управлении тыла и его офицерах. Затем он позвонил главкому генералу армии И.М. Третьяку и спросил разрешения представить меня.

Представление прошло нормально. Иван Моисеевич среднего роста, с двумя звёздами: Героя Советского Союза и Героя Социалистического Труда. Человек неброского вида, с косящим глазом, но цепким взглядом, говорил полувоенным языком. Особой выразительности и красоты в его лице я не обнаружил, хотя хваткой и умом он блистал, несомненно. В целом, короткой беседой с ним я остался доволен. Затем я был представлен члену Военного совета генерал-полковнику М.И. Дружинину, потом первому заместителю Главкома генерал-полковнику В.И. Сивенку и, наконец, начальнику штаба Главкомата генерал-полковнику В.М. Михайлову. По пути в тыл зашли к начальнику управления кадров генерал-лейтенанту П.И. Захарову. Остальным заместителям Главкома и начальникам управлений и служб я представлялся самостоятельно. В течение двух недель я знал многих генералов и офицеров.

В службе ВОСО Главкомата штатом было предусмотрено шесть человек: начальник - генерал-майор, заместитель - полковник, три старших офицера - подполковники, один офицер-майор. Заместителем был полковник А.Т. Оксенич, старшими офицерами подполковник В.А. Жмуд, капитан 3-го ранга С.Г. Каргин, инспектор по финансовым вопросам подполковник В.Ф. Рогунов. Должность офицера была вакантной, потом её занял майор В.В. Пицкалёв. Каждому были расписаны и утверждены функциональные обязанности.

Главкомату непосредственно подчинялись ЗабВО и ДВО и оперативно – Тихоокеанский флот (ТОФ). Нам соответственно подчинялись органы ВОСО. Надо было знать весь военный театр, пути сообщения и войска на нём. А войск было тогда много, большая группировка. В ЗабВО штабы общевойсковых армий дислоцировались в Улан-Удэ, в Борзе, в Улан-Баторе и штаб армейского корпуса в Кяхте, штаб Воздушной армии в Чите, кроме того корпус ПВО Центра, в Иркутске штаб ВА Центра. В каждой общевойсковой армии было от четырёх до шести дивизий (МСД и ТД). В ДВО армии дислоцировались в Хабаровске, Уссурийске, Белогорске, Корпуса в Биробиджане и Южно-Сахалинске. Была также и ВА и корпус ПВО и несколько УРов (типа линий Маннергейма) на границе с Китаем.

Например в составе 35А были 67 мсд (Сковородино), 21 тд (Белогорск), 266 мсд (Райчиха), 192 мсд (Благовещенск), 265 мсд (Свободный), 27 мсд (Завитинск), 13 дшбр (Белогорск) и 12 ур. Теперь, к великому сожалению, от всего этого остались «рожки, да ножки» и в случае чего, Транссиб будет взят противником за пару суток! Но это так, между прочим. При таком насыщении войск восовцам работы хватало. ТОФ имел несколько флотилий надводных и подводных кораблей, а также части морской пехоты, ВВС и баз размещения и ремонта кораблей. Двух основных начальников ВОСО я знал хорошо - в ЗабВО и ДВО, и это способствовало мне в проведении служебных мероприятий в этих округах.

Начальником ВОСО ЗабВО (Чита) был генерал-майор Е.Г. Цеханович, мой сослуживец и хороший товарищ по ПрикВО. Начальником ВОСО ДВО (Хабаровск) был мой сослуживец и близкий товарищ по ГСВГ, генерал-майор А.Т. Федченко. Начальником ВОСО ТОФа был капитан первого ранга А.А. Флусов. У каждого было в подчинении несколько управлений ВОСО на железных дорогах и воздушных трассах, в морских и речных пароходствах, а им соответственно подчинялись военные комендатуры ж.д. участков и станций, военные комендатуры станций, военные комендатуры морских, речных портов и аэропортов. Кроме того, при штабах армий и флотилий были начальники ВОСО этих структур. При Улан-Баторской железной дороги был представитель ВОСО Советской армии, мой друг по академии полковник Ю.М. Любимов. Ему подчинялись четыре ж.-д. комендатуры (Дорхан, Чойер, Сайн-Шанд, Боян-Тумэн). Ю.М. Любимов непосредственно подчинялся Е.Г. Цехановичу. В Монголии в то время дислоцировалась полносоставная армия. Пришлось мне поколесить и по монгольским степям и буеракам. В этих заметках я не намерен обстоятельно описывать свою службу, как, например, в САВО. Здесь также было много учений и разных служебных мероприятий в самом Главкомате, а также в округах и на ТОФе. Я постарался побывать во всех регионах Забайкалья, Дальнего Востока и Приморья, в большинстве органов ВОСО на всех видах транспорта, проехал по всему БАМу, встречался с руководством железных дорог, морских и речных пароходств, управлений гражданской авиации, а также непосредственно с начальниками ж.-д. станций, начальниками морских и речных портов, начальниками аэропортов. Меня интересовала работа экипажей судов и самолётов, машинистов локомотивов, диспетчеров и работников других транспортных профессий. Главное – это вопросы мобилизационной работы органов ВОСО и транспорта. Напишу то, что хорошо запечатлелось в памяти и о некоторых интересных для меня событиях.

Начну с Главкомата войск Дальнего Востока, его краткой исторической справки. Задуман он был высшим руководством Советского Союза в 70-е годы 20 столетия, во время небывалого до сих пор строительства БАМа. Намечалось интенсивное экономическое и военное развитие Сиби-

ри и особенно Дальнего Востока в связи предполагаемой угрозой США и Китая. Наш военно-экономический «кулак» на Западе присутствовал, соответственно необходимо было создать его на Востоке. Строительство военного городка с инфраструктурой, большим подземным пунктом управления с мощным узлом связи, жилыми и служебными зданиями и многими другими объектами начиналось в 1978 году и за три года почти всё было построено. Целая улица жилых пятиэтажных блочных белых домов, в начале её, ближе к штабу, два больших дома из коричневого кирпича для начальствующего состава. Красивое здание школы-десятилетки, спорткомплекс, госпиталь, дом пионеров, два магазина, ресторан и много других зданий. На территории городка дислоцировались две бригады связи и автомобильный батальон со служебными легковыми автомобилями для руководства Главкомата и транспортными и специальными автомобилями для перевозки личного состава и для хозяйственных нужд и батальон охраны.

Первым главнокомандующим войсками Дальнего Востока был назначен генерал армии Петров Василий Иванович с должности первого заместителя Главкома Сухопутных войск ВС СССР. Он не только возглавил войска Дальнего Востока, но и организовал строительство военного городка «Сосновый Бор». Были у него непосредственные исполнители с высокими должностями, проектировщики из Москвы и целые военно-строительные части и подразделения, а также подразделения Железнодорожных и Дорожных войск. Строительство железнодорожных подъездных путей в самом городке и подводящую к ним линию от ближайшей станции Онохой Главком приказал возглавить начальнику ВОСО Главкомата генерал-майору Руденко Леониду Корнеевичу, моему боевому товарищу по ПрикВО. Трудностей при строительстве было очень много из-за плохого рельефа местности (кривая линия на крутом подъёме) и недостатка рельсов, шпал и щебня, а также строительной техники. Пришлось Л.К. Руденко обивать пороги у начальника дороги, выпрашивать снятые во время капитального ремонта рельсы и шпалы из главных путей. Просить также некоторую технику. Железнодорожники - молодцы, они всегда помогали родному брату – Красной армии. Я высоко оценил труд Леонида Корнеевича, когда собственными глазами увидел на окраине городка целую станцию из двух путей с тремя тупиками и подводящий к ней путь, построенные в труднейших условиях и в ограниченный срок. Это был трудовой подвиг. Конечно, непосредственно строили Железнодорожные войска, им надо отдать должное за выполненные работы, они были отмечены подарками и грамотами. А Л.К. Руденко был награждён орденом «За службу Родине в Вооружённых силах СССР, 3 ст.». Мне приходилось периодически бывать на этой станции и следить за чистотой и порядком на ней и исправностью путей и стрелок. В штате КЭЧ городка было предусмотрено два стрелочника, которые отвечали за порядок, чистили стрелки и убирали мусор. При-

мерные размеры городка были 3 км на 2 км, а может чуть больше. Вдоль главной дороги и между домами были сделаны цветники. С весны до осени пестрели цветы, и вместе с соснами они украшали военный городок.

Через несколько дней И.П. Паранин. улетал в Москву продолжать службу в ЦУП ВОСО. В предпоследний день он пригласил в ресторан несколько близких для него людей, меня тоже. Он особо не унывал по поводу того, что уезжал не в генеральской форме, да и присутствующие с пониманием относились к этому, поэтому все были настроены на минорный лад, вели себя свободно и высказывали убывающему товарищу добрые пожелания, вспоминали интересные моменты из совместной службы и жизни. Было это в декабре 1984 года. Потом были проводы в аэропорту и пожелания счастливого полёта.

Я вселился в квартиру, в которой жил И.П. Паранин. Это второй «генеральский» четырёхэтажный дом чешского проекта. Большая трёхкомнатная квартира на четвёртом этаже. Со стороны гостиной комнаты большая лоджия, со стороны спальной комнаты – приличный балкон. Ещё поменьше комната – хороша для детской. Все эти комнаты расходятся из обширной прихожей, из неё также вход в просторную кухню с электроплитой и кухонными столами и другими предметами быта. В прихожей и в спальне вделаны встроенные шкафы. Вся мебель и кровати с матрацами казённые. Большим недостатком этого дома был холод в квартирах. Большие окна с дюралевыми рамами, по типу вагонных окон, не могли удержать проникновение сибирского мороза, как ни старались утеплить их известными способами. Так что зимой приходилось надевать тёплый свитер или тужурку. А в офицерских домах и в солдатских казармах было тепло, потому что там всё делалось по русскому проекту. Главком и высшее руководство жили в другой зоне, в красивых двухэтажных коттеджах. Им было тепло, а нам, рядовым генералам порой было слишком холодно, но мы терпели тяготы армейской службы.

Не успел я ещё проложить «первую борозду» в новой службе, как меня прижала сильнейшая боль в левом боку от выскочившего из почки камня. Меня кидало из стороны в сторону, и я подвывал себе волчьим голосом, пока врач не сделал обезболивающий укол. Потом меня доставили на самолёте в Читу в окружной военный госпиталь, в урологическое отделение, где после тщательного обследования и на основе сделанных снимков начальник отделения полковник м.с. Билюкин Николай Васильевич, после продолжительной беседы со мной предложил сделать операцию по изъятию камня из левого мочеточника, где он крепко застрял. Он сказал, что операцию будет делать сам. Очень представительный мужчина, внимательный и добрый человек. Я дал согласие, и операция прошла успешно. Я лежал в реанимации, и меня навестила жена Жени Цехановича, Валентина. Говорить ещё я не мог, потому объяснялся руками. Сам Цеханович был в это время в командировке. Всего я пролежал в госпитале до конца марта

1985 года. Потом Женя Цеханович, когда вернулся из командировки, был у меня не раз, и мы о многом беседовали, как о прошлой, так и о теперешней службе. Рассказал о командовании округа и войсках округа, о железных дорогах и их руководителях, об органах ВОСО, о проводимых мероприятиях и о многом другом. Пока я лежал в отведённом мне «люксе» Н.В. Билюкин один-два раза навещал меня ежедневно. Беседовал и проверял наложенные повязки. Рассказывал о тяжёлых больных и сделанных операциях. В вечернее время я просил, чтобы он налил себе полстакана коньяку и выпил за здоровье своё и выздоравливающих его пациентов. Он это делал с удовольствием, закусывал, а потом начинал рассказывать интересные истории из своей практики. А рассказчиком он был замечательным.

Вернулся я из госпиталя к исполнению своих обязанностей в здравом состоянии. Первым делом я пришёл в свою службу и познакомился с обстановкой, уяснил состояние своих офицеров. В службе всё было в полном порядке, и я пошёл доложить о своём прибытии начальнику тыла. А.Н. Корнев встретил меня доброжелательно, расспросил о состоянии здоровья и рассказал о делах в Главкомате. Я ему доложил, что в госпитале мне рекомендовали пройти реабилитацию в санатории. Он направил меня к начмеду Главкомата генерал-майору В.Ф. Фролову. Виктор Фёдорович, крепкого сложения мужчина средних лет, привлекает внимание своей уверенностью в действиях и командирской хваткой. Мы быстро сошлись с ним по делам взаимодействия и установили дружеские отношения. Он хорошо играл в шахматы и часто меня обыгрывал, я не сдавался, но сопротивляться было трудно. Редко, но иногда я выигрывал и был несказанно рад. В нашем тылу ему не было равных по шахматам, поэтому он встречался с генералами и офицерами из других управлений и служб. Он быстро решил мой вопрос, и я уже во второй половине апреля должен был поехать в алма-атинский военный санаторий на лечение и отдых.

В оставшееся время до отъезда в санаторий предстояло решить текущие дела, в том числе и кадровые. Мой заместитель полковник А.Т. Оксенич получил новое назначение на такую же должность в Главкомат войск Западного направления, который дислоцировался в г. Легница (Польша). Начальником ВОСО там был мой друг В.А. Белов. Кстати, кроме нашего Главкомата было решено создать ещё три: Западного направления, Юго-Западного (Кишинёв) и Южного (Баку). Такое решение руководством страны было принято в 1984 году. В Кишинёв поехал бывший начальник ВОСО КВО генерал-майор И.А. Ногтиков, а в Баку – мой друг Ю.С. Кононов. Вот так разворачивались советские военные стратегические силы. Страна укрепляла свои позиции в мире и с нею считались все, кто претендовал на мировое господство. Но советское руководство, хоть и верное идеалам марксизма-ленинизма, должно было глубоко и верно оценивать внутриполитическое и экономическое состояние советского общества. Без нужды затеянная Афганская война была просто авантюрой, кото-

рая ухудшила плачевное состояние общества. Нужно было проводить экономическую модернизацию страны с использованием новых мировых и отечественных технологий и прекратить милитаризацию. Если бы даже половину расходов на ВПК кинули на мирные отрасли хозяйства и на социальные нужды населения, то вряд ли удалось бы Горбачёву с Ельциным развалить СССР. К великому сожалению, очень долго правили нами Брежнев и его соратники, которые состарились и ничего уже не соображали, потому «лис» Горбачёв и прибрал всё к рукам, а потом натворил такого, «что ни в сказке сказать, ни пером написать».

Вместо А.Т. Оксенича ЦУП ВОСО предложило мне подобрать кандидатуру самому. Я подумал и решил переговорить с полковником О.В. Снегирёвым, который занимал должность главного инженера службы ВОСО САВО и с которым я прослужил в Алма-Ате больше года. Он сразу дал согласие, и вопрос был решён. Ещё до моего отъезда в отпуск О.В. Снегирёв прибыл в Главкомат и приступил к исполнению своих обязанностей. К сожалению, первое полугодие прошло у меня без особых нагрузок, без дальних поездок, главным образом изучал документы, обязанности свои и подчинённых, пути сообщения, гарнизон Улан-Удэ и органы ВОСО, ж.-д. станции и подъездные пути, город Улан-Удэ и его аэропорт.

Город Улан-Удэ, конечно, несравним с Алма-Атой по красоте и по величине, но так же является столицей, только автономной Бурятской республики. Почти такое же обличие у бурятов, как и у казахов, как у монголов, так и у киргизов. Все они прежде были кочевыми народами. У большинства лица бронзового или жёлтого цвета с узкими глазами, все роста среднего или ниже среднего. В общем, к русским они относятся приветливо, дружески. Конечно, есть некоторая наивность и бесхитростность в их характере. Советская система раскрепостила их, и совместное проживание всех национальностей в городе Улан-Удэ и во всей республике было истинно братским. Я был постоянным свидетелем этого феномена на всех уровнях встреч. Население города может быть в пределах до двухсот тысяч человек. Кроме локомотиворемонтного завода были и другие предприятия, в основном лёгкой промышленности, а недалеко от города располагался большой военный авиационный завод. Так что работы всем хватало.

В центре города было несколько высоких зданий советской помпезной архитектуры. А перед обкомом партии в сквере высился громадный бюст В.И. Ленина из гранита тёмного цвета. Буряты, пожалуй, «перехлестнули» многих советских архитекторов. Среди всех серых зданий изящным выглядел театр оперетты, где я несколько раз был во время праздничных мероприятий или во время обычных представлений. Через город протекает достаточно широкая и глубокая река Селенга, через которую переброшен железобетонный мост. По этому мосту приходилось ездить по дороге в аэропорт.

Железнодорожная станция Улан-Удэ одновременно является железнодорожным узлом на три направления: на Иркутск, на Читу и на Наушки (далее в Монголию). Станция имеет достаточное путевое развитие для приёма (отправления) поездов и для маневровой работы, к станции примыкает несколько подъездных путей предприятий города, в том числе военных организаций. На одном из тупиков станции стояли служебные вагоны, в том числе вагон-салон нашего Главкома. Мне необходимо было во всём разобраться на станции, и в этом мне помогал военный комендант ж.-д. участка и станции (ЗКУ) подполковник В.А. Быстрицкий. После осмотра станции, в том числе вагона-салона, где я познакомился и переговорил с проводницей вагона, мы проследовали в комендатуру, которая размещалась в отделении железной дороги. В комендатуре мне были представлены все офицеры, начиная с зама майора М.В. Орловского. Всего в комендатуре было восемь офицеров. Состоянием комендатуры я остался доволен. Воинские перевозки были значительными, как оперативные, так и снабженческие. Ввиду того, что в самом Улан-Уде располагался штаб общевойсковой армии и дислоцировались некоторые войсковые части и военные склады разного назначения. Вокруг Улан-Удэ, в районе ж.д. станций Дивизионная, Тальцы, Онохой, Заиграево и других, дислоцировались дивизии, полки и подразделения этой армии и части центрального подчинения. Мне предстояло везде побывать и всё изучить в интересах воинских перевозок. С В.А. Быстрицким сначала я побывал у начальника ж.-д. станции Улан-Удэ, а затем у начальника Улан-Удэнского отделения Восточно-Сибирской железной дороги (НОД) В.Н. Вовка. У меня сохранилась, подаренная НОДом книга по истории Забайкальской железной дороги Магистраль у Байкала, и я иногда держу её в руках и перелистываю страницы этой истории и вспоминаю наши интересные встречи и беседы. А встречаться с железнодорожниками различных рангов всегда было интересно и поучительно, особенно со старыми кадрами.

Другим важным транспортным предприятием был Улан-Уденский аэропорт, который находился от города в пяти километрах. Аэропорт принимал самолёты ТУ-154 и меньших размеров. Комендантом в аэропорту был капитан А.В. Огняков и с ним три офицера-помощника. Я также изучил возможности аэропорта, познакомился с начальником аэропорта и его заместителем по пассажирской службе. Во время службы мне не раз приходилось обращаться к ним, когда возможности коменданта исчерпывались и необходимо было срочно отправить в Москву кого-нибудь из руководства Главкомата. Мы подружились, и я иногда приглашал к нам в городок заместителя по пассажирской службе и его начальника агентства Аэрофлота, чтобы они могли отовариться в наших магазинах. Иногда приглашал их в наш ресторан для укрепления нашей дружбы. Ведь в летний период надо было отправлять из городка много пассажиров, а брони на места явно не хватало. Поэтому дружеские отношения с руководством транс-

портных предприятий были нам на руку. Это основной восовский принцип, и тот, кто владеет им в совершенстве, тот всегда «на коне».

Захотелось мне изучить в первом приближении строящийся БАМ. Взял я разрешение у начальника тыла, оформил командировочное предписание и 11 июня 1985 года рано утром вылетел на самолёте АН-24 в Братск. Там находится военная комендатура ж.-д. участка и станции Вихоревка, а также отделение железной дороги. В аэропорту меня встретил комендант майор Н.А. Федосов. Потом в комендатуре провёл беседу с офицерами. С дисциплиной не всё оказалось в порядке. Из шести офицеров трое имели взыскания. Н.А. Федосов имел дисциплинарное взыскание «неполное служебное соответствие» за документы по ВПРу и партийное взыскание «строгий выговор с занесением в учётную карточку». Преуспел в семейных делах, трое детей от второй жены и старшая дочь от первой жены. Лейтенант А.В. Фадеев имел 20 взысканий, на беседу со мной не явился. Капитан А.И. Корешков – алкоголик, представлен к увольнению. Мне понравились заместитель коменданта капитан Б.Ф. Телицин и старший помощник коменданта А.А. Шалдунов, он же секретарь первичной парторганизации, знающие своё дело офицеры. Одна должность была вакантной. Комендатура (ЗКУ) в основном осуществляла контроль за движением воинских транспортов с грузами, следующих на перевалбазу Усть-Кута (на реку Лена) и заблаговременно о подходах сообщала в Осетрово (ЗКУ). В Вихоревке я познакомился с начальником отделения дороги М.Е. Фрадковым. Он обстоятельно познакомил с работой отделения железной дороги, основными клиентами и рассказал о действующей ГЭС, гидролизном, лесоперерабатывающем и алюминиевом комбинатах.

Уезжал я из Вихоревки пассажирским поездом № 198 Красноярск – Северобайкальск в 14:30. Провожал меня комендант Н.А. Федосов. При посадке в вагон он поругался с проводницей, из-за чего мне пришлось его унять и строго предупредить о нетактичном поведении. Так или иначе, я уехал с горечью на душе, думая о незавидном положении дел в комендатуре и мерах, которые необходимо будет принять. Забегая вперёд, скажу, что меры были приняты, коменданта перевели в другое место под надзор строгого начальника, уволили капитана-пьяницу, а комендантом назначили толкового офицера, который навёл строгий порядок и укрепил дисциплину. Поездки начальника по подчинённым учреждениям должны обусловливаться не столько общением и знакомством, сколько проверкой дисциплины и порядка, служебной деятельности, боевой и мобилизационной готовности. Следует уяснить и моральный облик коллектива, семейное положение и бытовое устройство. Многое зависит от надёжности командира-единоначальника, от его требовательности к себе и к подчинённым. Комендант в ВОСО – это основа военных сообщений, основа успехов во всех больших и малых делах. Когда-то военнослужащие больше боялись комендантов железнодорожных станций, чем комендантов гарнизонов. В

те времена помощник коменданта на вокзале был затянут в ремни при пистолете, с шашкой и в шпорах, да в красной фуражке. На вокзале и на привокзальной площади все военнослужащие отдавали честь друг другу и, завидев помощника коменданта, вставали на вытяжку и чётко отдавали честь и отвечали на вопросы. Потом постепенно всё это ушло из войск и из комендатур и теперь дисциплина в армии не железная, а «резиновая», с «мордобоем».

Поезд следовал по плотине Братской ГЭС, и я внимательно обозревал искусственное море. Картина величественная, укрощённая Ангара превратилась в необозримое водное пространство, по которому плывут белые теплоходы, а буксиры тащат баржи. Много катеров и лодок. Туча чаек кружится то в одном месте, то в другом. Гуляют волны с белыми гребешками. Всё озарено солнечным светом. Настоящая идиллия, на душе покой и радость. Позади остаётся грандиозное сооружение гидростанции и помаленьку исчезают берега Братского моря.

Поезд составлен из старых цельно-металлических вагонов, внутри покрашенных в тёмно-синий цвет. Никакой эстетики, потому не хочется сидеть в купе. Стою в коридоре, у открытой форточки, дышу свежим воздухом и наслаждаюсь проплывающей природой. Густой смешанный лес, с преобладанием кедра и ели, попадают и сосны. Местами много валежника, который портит картину. Ведь мы, русские, не немцы – у них бы всё было прибрано и пущено в дело. У нас при строительстве железной дороги, а рядом вспомогательной автодороги, была прорублена широкая просека, часть леса была использована в дело, а остальной лес, особенно лиственный (берёза, осина, ольха), остался лежать валежником и до того будет лежать, пока не сгниёт совсем. Такое отношение к лесу у нас по всей России, и на западе и на востоке.

Поезд идёт то на подъём, то спускается в низину, идёт двойной тягой с толкачом. Такой уж рельеф местности. Когда вместо тепловозов пойдут электровозы, тогда перевозки увеличатся и упростятся, но это будет впереди. По пути попадаются промежуточные станции и разъезды: Ярская, Видим, Чёрная и другие. Все станционные постройки деревянные, красивые резные вокзальчики. Вот сказочного вида вокзал на станции Чёрная, с башенками и шпилями, раскрашен яркими красками полисадник с яркими цветами. На некоторых станциях горы леса в штабелях, вовсю работают леспромхозы. Не зря мне называл цифры начальник отделения дороги по погрузке грузов. Ежесуточно тогда грузилось 350 вагонов леса, а кроме леса ещё 250 вагонов руды, 100 вагонов строительных материалов (в том числе из леса), 60 вагонов бумаги и 40 вагонов алюминия. Теперешние магнаты захватили все эти богатства в свои жадные руки. А ведь делал всё это советский народ перед тем как начать грандиозную стройку БАМа в 1974 году. И, к великому сожалению, все богатства БАМа и вокруг него

пойдут в бездонные сундуки олигархов и крупных, да и мелких жадных чиновников (пираньи), а простому народу достанутся рожки, да ножки.

26 июня, утром, поезд прибыл на станцию Лена, в город Усть-Кут и речной порт Осетрово. Три названия в одном населённом пункте. Так сложилось исторически. Начало Усть-Куту дали русские землепроходцы 300 лет назад, заложив острог в устье левого притока реки Кут. Название Осетрово происходит от рыбачьего посёлка, который был превращён в мощный речной порт, когда была построена в 60-е годы 700-километровая железнодорожная линия Тайшет – Лена. Тогда же была построена Братская ГЭС на Ангаре с комплексом промышленных комбинатов. Чуть позже была построена 200-километровая железнодорожная ветка Хребтовая-Усть-Илимская с целью строительства Усть-Илимской гидроэлектростанции на Ангаре. Эта ГЭС дала электроэнергию для строительства БАМа от Усть-Кута на Восток. Вот, в это «триединое царство» я и прибыл на поезде на станцию Лена, чтобы своими глазами увидеть грандиозность происходящего! Встретили меня военный комендант железнодорожного участка и станции Лена, он же военный комендант водного участка и порта Осетрово майор А.В. Карплюк и начальник 618-й военной перевалочной базы порта Осетрово майор В.А. Судаков.

В течение дня я постарался разобраться с работой нашей комендатуры, её личным составом, а также с перевалбазой и её работой. В комендатуре всего шесть человек, два офицера и четыре мичмана. Со всеми побеседовал, даже побывал на квартире лейтенанта В.В. Абрамкина, выпускника училища 1983 года, холостяка. Жил один в двухкомнатной квартире. Хозяйственный парень, всё прибрано, пили чай и беседовали. Восовец явно мне понравился. Сказал, что есть невеста, и года не пройдёт, как женится. Я пожелал ему успехов в службе и счастья в жизни. После бесед с личным составом и уяснением задач, выполняемых комендатурой по организации перевозок на водном участке протяжённостью в 4000 километров от Качуга (южнее Усть-Кута) до Тикси. Круглосуточно загружены работой, учётом отправленных на судах грузов в адрес 58 воинских получателей (подразделения ПВО, космических войск и других назначений) и обменом информацией с органами ВОСО и получателями. Майор А.В. Карплюк, достойный своего места, хотя военного образования не имел, заканчивал, как и я, ж.-д. техникум в 1961 году и в должности уже находился девять лет. Затем я побывал на перевалбазе и познакомился с их работой. У них в распоряжении рабочая рота и погрузочные механизмы. Имеется контора по оформлению документов. Работа большая, круглосуточная. В течение навигации «переваливают» до 40 тыс. тонн ГСМ и до 35 тыс. тонн сухогрузов. Гражданская перевалбаза – это большое предприятие с высокой механизацией, за навигацию (четыре месяца) отправляют получателям по реке Лена и её притокам около 5 млн. тонн различных грузов (1984 год). Мне показали некоторые современные теплоходы типа «река-море», и я

беседовал с капитанами. Большой проблемой бывают лесные пожары в июле - августе, дым от которых закрывает речной порт и большие водные участки реки Лены. Работы прерываются иногда на целый месяц и срываются планы речных перевозок. В завершение нашей встречи В.А. Судаков и А.В. Карплюк подарили мне богато иллюстрированную книгу под названием «БАМ» с пожеланиями и подписями. Я её периодически просматриваю и вспоминаю наши встречи в «триедином царстве».

Поздно вечером поездом я выехал на станцию Нижнеангарск (город Северобайкальск). Первым бамовским объектом, который проследовал поезд, был новый металлический 400-метровый мост через реку Лену, за ним разъезд Чудничный, станция Таюра и далее 16 станций и разъездов до Северобайкальска. Станция Таюра со знаменитым посёлком Звёздный строились первопроходцами из Армении, стены вокзала они облицевали на память о своей горной родине знаменитыми армянскими туфами. Впрочем, все станционные посёлки и вокзалы БАМа строили строители из всех союзных и автономных республик. Здесь в Таюре создан один из крупнейших леспромхозов в Иркутской области. В 1974 году на месте этой станции высадился первый Всесоюзный ударный отряд молодых строителей имени 17-го съезда ВЛКСМ. Рано утром 13 июня поезд прибыл на станцию Кунерма, где пассажиров высаживали и далее на автобусах в обход строящегося тоннеля Байкальский везли в Северобайкальск. Меня встретил на УАЗИКе военный комендант ж.-д. участка и станции Северобайкальск майор С.Н. Мартышевский, мой «земляк» по ПрикВО. Он уже закончил академию и недавно был назначен на эту должность. Я был рад этой встрече, и мы вспомнили нашу службу во Львове. Прежде чем выехать в Северобайкальск я захотел посмотреть сначала станцию Кунерму, а потом строительство Байкальского тоннеля. Промежуточная станция Кунерма построена в предгорье Байкальского хребта. Строители из Чечено-Ингушетии построили красочный вокзал с национальными орнаментами. Отсюда шла подготовка к штурму Байкальского хребта – строительству тоннеля. Осмотр тоннеля мы начали с восточного портала, со стороны станции Даван. Производились уже отделочные работы и до конца текущего года, тоннель должен быть сдан в постоянную эксплуатацию. А начало было положено тоннельным отрядом № 19 в августе 1974 года. Длина его 6,7 километра. Задействован ж.-д. обход длинною 16,2 км. Со стороны Давана мы вошли внутрь тоннеля, и я был поражён строительными масштабами. Объяснения давал ведущий инженер проекта. Колоссальный объём земляных работ, горные породы, разломы и трещины в них, подземные терминальные и ледяные воды с песком и глиной – всё пришлось преодолеть проходчикам, используя современную технику: горнопроходческие комбайны, щиты и рамы. Были уже уложены шпалы и рельсы. Этот и другие тоннели подготовлены в вентиляционном отношении (от тепловозных газов) и по габаритам позволят перейти на электрическую тя-

гу. Я поблагодарил инженера за подробный рассказ и показ (мы прошли внутрь метров на триста, освещение было хорошим для производства бетонно-отделочных и других работ). Дорога в Северобайкальск была щебёночная, и нас изрядно потрясло, пока мы добрались до города.

Перед нами открылся новый город из белых многоэтажных домов, с прямыми улицами, асфальтированными тротуарами и проезжей частью. Даже посажены деревца вдоль улиц и между домами. Город более чем на половину уже отстроили ленинградские строители. И он заметно «смахивает» на маленький Ленинград, хотя без Зимнего дворца и Невского проспекта. В течение дня я изучал работу комендатуры, отделения дороги, станций Нижнеангарск -1 и Нижнеангарск -2. В комендатуре шесть офицеров и делопроизводитель-служащая. Со всеми побеседовал и нашёл, что офицеры достаточно подготовлены и дисциплинированны. Комендатура создана в ноябре 1983 года. Воинских перевозок почти нет, за исключением леса, отгружаемого леспромхозом для воинских частей. Эти вагоны берутся на учёт. Кроме того, на ряде новых станций строились погрузочно-разгрузочные платформы и площадки для погрузки войск на военное время, а также кипятильники для войск и тупики для подвижных военно-продовольственных пунктов. Комендантам было вменено в обязанность требовать от строителей сдавать эти объекты в установленные планом сроки. Я также проверял это положение в комендатурах по документам и реально по пути следования. Как правило, наши объекты строились в последнюю очередь, но восовцы не давали покоя строителям и добивались своего.

Из руководства отделения дороги на месте был главный инженер В.С. Умеринков. С ним состоялась беседа о работе отделения в условиях строительства железной дороги. Основная задача отделения – приём от строителей всех железнодорожных объектов в строгом соответствии с проектом. Задача непростая, и мы придирчиво производим приём, все недостатки требуем устранять. Постепенно готовим техническую базу для эксплуатации принятых участков и объектов и кадры работников всех категорий. С ним я договорился о выделении в моё распоряжение на завтра автодрезины с двумя водителями для поездки по новой строящейся линии до станции Чара. Он дал согласие и распорядился по этому поводу. Его я любезно поблагодарил и откланялся.

После обеда мы с комендантом поехали к Байкалу. Впервые я увидел Байкал с его северной стороны. «Славное море, священный Байкал!» - эта мелодия пела во мне, когда я глядел на величественное море. Действительно впечатляет его вид. Я подошёл к воде по камням и взглянул вниз, а там глубоко, как на ладони, видны все камушки, такая прозрачность воды! Зачерпнул я водицы в эмалированную кружку и стал пить маленькими глоточками и почувствовал необыкновенный вкус этого чудесного естественного напитка, но, к сожалению, при всём желании много выпить нельзя: ломит зубы, слишком холодна. С усилием я всё же кружку этой це-

лебной воды выпил в три приёма, и так хорошо стало на душе, как будто выпил прекрасного бальзама! Первое впечатление настолько врезалось в память, что и теперь я ощущаю Байкал больше по первой встрече с ним. Потом я несколько раз был на Байкале и летом, и зимою, но первое впечатление осталось навсегда!

После встречи с Байкалом мы поехали с комендантом осмотреть Мысовые тоннели. Их всего четыре. Тоннели были пробиты сквозь отроги Байкальского хребта, подступивших прямо к Байкалу. Общая длина их – 8,1 километра (1-387 м., 2-1832 м., 3-1650 м., 4-1232 м.). Имеется железнодорожный обход тоннелей длинною 9 км. Тоннели готовили к сдаче в эксплуатацию, и нам показали и рассказали всё, что меня интересовало. Тоннельщики обещали пропустить нас через тоннели, когда мы поедем на автодрезине дальше по БАМу. Ночевал я в гостинице железной дороги. Поспал очень хорошо, и после завтрака, обеспечив дрезину и себя всем необходимым в дорогу, мы в 8.00 14 июня отправились в путь.

Дрезину вели посменно водители Владимир и Сергей, опытные и боевые ребята, в возрасте от 23 до 26 лет. Меня сопровождал заместитель коменданта капитан В.В. Вильчевский. В дрезине «газовский» мотор, кабина просторная, по бокам жёсткие лавки, может разместиться до восьми человек. Через полчаса мы подъехали к Мысовым тоннелям и тихим ходом проследовали их. Там вовсю кипела работа. Перед отъездом я записал в блокнот все объекты, которые имели военное предназначение, для проверки их готовности по ходу следования.

Вокруг горы и лес, а справа Байкал и устье Верхней Ангары, а там видны ныряющие и лежащие на берегу нерпы. Солнце до блеска озаряет окружающую природу: и хвойный лес, и берёзовые рощи, и разнообразные горы, и цветущую черёмуху, и много полевых цветов, и гладь байкальской воды. Солнце ослепляет, пришлось одеть защитные очки.

Едем по новой железной дороге со щебёночным балластом нормальной толщины, земляное полотно отсыпано под два пути, слева протянута воздушная линия связи на восемь проводов – справа электролиния с тремя проводами. С правой стороны проложена автомобильная дорога, от Северобайкальска до реки Холодной – асфальтированная, с деревянным мостом через реку (43 км), далее – гравийная, местами ямочная. Въезжаем на разъезд Холодный, идёт балластировка путей, недалеко расположен щебёночный карьер, где работают камнедробилки. Едем дальше. Впереди река Кичера, проезжаем по однопутному металлическому мосту длинною 66 метров. Впереди промежуточная станция Кичера. На станции четыре пути, шпалы деревянные, пропитанные креозотом, в главном пути уложены рельсы Р-65, в приёмоотправочных путях и в тупике – Р-50. Поездная связь – жезловая. Действует бетонный узел. Станцию и поселок начал строить Всесоюзный ударный отряд имени 18-го съезда ВЛКСМ в июле 1978 года. Это 404 километр от станции Лена. До станции Ангоя 55 километров.

Останавливаемся на 432 километре. Здесь серо-водородный источник, пока что дикий. Но местные жители из дальних посёлков построили над источником небольшое деревянное строение, а внутри источник из целительной воды в диаметре 2,5 метра и глубиною до метра. Мы разделись и засели в источнике, где в горячей воде (терпимо) посидели минут двадцать и вышли распаренными, как из бани. Я почувствовал прилив бодрости и силы. Едем дальше. Дорога идёт вдоль Верхней Ангары. Въезжаем на разъезд Кирон (440 км). Действуют два пути, площадка подготовлена под четыре пути. Вокзал и посёлок ещё не построены. Слева идёт ЛЭП на 220 квт, проложена от Братска до Чары. Набиты колышки для установки столбов линии электротяги. Станция Ангоя, уложено три пути. Построек нет. Выемок мало, земляное полотно насыпное высотою 3-4 метра. Дальше на 470 километре разъезд Октында без вторых путей. Проехали 130 километров, уже половина 12-ти, в вагончике начало припекать, попиваем водичку из большого термоса. Дальше пошёл щебень балластной подушки в один слой. Действующий разъезд Агней из двух путей, площадка сделана под четыре пути. Помещение дежурного по станции – деревянная времянка, других строений пока нет. Едем «по живому строительству», и это ощущается всей душою, мы свидетели великого дела, но работают везде обыкновенные советские люди, творят своё великое дело спокойно и уверенно, без показного энтузиазма. Со многими работниками разных профессий я беседовал и мне отвечали искренне и откровенно обо всём, в том числе о заработках и проблемах в работе и в быте. «Длинных рублей» было не многовато, хотя старались заработать на квартиру или автомобиль, но «вкалывать» приходилось изрядно. Жаловались на простои в работе из-за задержки строительных материалов.

Мы продолжаем наш путь на автодрезине. Станция Анамакит на три пути, ж.-д. тупик в карьер, отсыпана площадка для погрузки войск. Других построек нет. Проезжаем по однопутному металлическому мосту (88 м) через реку Верхняя Ангара. Рядом опоры под другой мост. И так на многих мостах. Наконец мы на станции Уоян. Уложено шесть путей. Балласт уложен двумя слоями, по стандарту. Построена комбинированная погрузочно-выгрузочная платформа. Это был 525 километр от станции Лена. Три подъездных пути КЭУ ЗабВО для строительства военных объектов. Работают лесокомбинат и бетонный комбинат. Посёлок Новый Уоян: строят литовцы, вокзал и дома добротные в литовском стиле, больше деревянных. Простояли два часа, ребята ремонтировали движок. А мы с Вячеславом Вильчевским пошли в поселковую рабочую столовую и там пообедали и не плохо. Потом походили по посёлку, побеседовали с мужчинами и женщинами, в основном молодые люди, больше русских, приехали по зову сердца, а заодно и заработать, чтобы купить на жизнь. Многие механизаторы и работают на машинах и механизмах.

Продолжаем путь. Проехали шесть станций и разъездов, все в стадии строительства вторых путей, посёлков, вокзалов, мостов (ехали по двум временным мостам на обходах, а постоянные собирались из готовых конструкций). Слева и справа идут отроги Северо-Муйского хребта, на 630 километре станция Итыкит, которая венчает свой путь перед строящимся Северо-Муйским тоннелем. От станции временный обходной ж.-д. путь поднимается в гору с подъёмом 40-тысячных – это на каждый километр дорога поднимается на сорок метров в высоту. Внизу слева идет автомобильная дорога. Длина обхода 28 километров, кругом горы, попадают откосы из ползучих валунов, кустарник-сланец, кедры-сланцы, даже с шишками. Через три-четыре километра построены разъезды из двух путей. По этой дороге возят в основном строительные грузы в составах из двух-трёх вагонов с толкачом. По дороге встречаются малые речки и ручьи. Видел одно замёрзшее озеро, другое – нет. Природа вокруг дикая, своеобразная, с интересными видами под блестящими лучами солнца. По ходу мы увидели четыре пробурённых ствола, оборудованных подъёмными лифтами и необходимыми средствами для работы тоннельных отрядов навстречу друг другу. Потом дрезина пошла на спуск, едем рядом с обрывом, страшновато смотреть вниз, но ничего, проехали благополучно. Если подведут тормоза дрезины, то будет дело «швах», но тормоза в порядке, и мы спускаемся всё ниже и ниже. Вот и разъезд Окусикан, 645 километр. Здесь у тоннелестроителей большая строительная база и посёлок Северо-Муйск с горной речкой Окусинкой. Время 19.00. Мне захотелось посмотреть, как идёт строительство. Окончание строительства всего тоннеля по плану было предусмотрено в 1988 году, что вряд ли получится, пока пройдено чуть больше половины. Фактически во времена горбачёвской перестройки, а позже ельцинских реформ дела на БАМе застопорились, строительство тоннеля завершили только в 2001 году и до сих пор БАМ находится в полурабочем состоянии. Российский грабительский капитализм до него ещё не добрался, а когда доберётся, то начнется «великий Колондайк»! По тоннелю мы прошли до километра пути, в нём шли отделочные работы, слева по глубокой и широкой канаве шумела вода, в некоторых местах по стенам и по потолку сочилась также вода и даже попадала нам за шиворот. Мы вернулись обратно, я поблагодарил инженера Николая за обстоятельный рассказ и показ строящегося тоннеля, пожелал ему успехов, и наша команда двинулась на дрезине дальше.

Переехали реку Муякан по временному мосту, у постоянного моста отсыпано только земляное полотно. Разъезд Муякан - три пути. Дежурная по разъезду, она же и товарный кассир, Зухра (отец казах, мать узбечка). Её муж эвенк и сын занимаются охотой, бьют всякую дичь и зверей, пушнину сдают. В свободное время она тоже охотится. Проезжаем по металлическому мосту (100 м.) через реку Муя и ж.-д. станцию Муя, справа и слева сосновые леса. Чуть дальше Муя впадает в реку Витим. В 21.15

въезжаем на участковую станцию Таксимо. Для воинских перевозок построены боковая и торцевая платформы. Справа большое красивое озеро, окруженное сосновым лесом. Подъезжаем к разъезду Витим, далее река Витим, приток Лены (Угрюм-Река), которую переезжаем по совмещённому (с автомобильным проездом) мосту длинною 400 метров. Рядом начинают строить железнодорожный мост. Далее пошли болота, на них растёт лиственница. Дрезина бежит со скоростью 50-60 км в час. Проехали станцию и реку Куанда. Поселок в Куанде строили узбеки. После Куанды наступила ночь, но дрезина двигалась вперёд, я пристроился на лавке и сразу же заснул и проспал несколько станций и Кадарский тоннель (1,95 км). В 3.15 въехали на участковую станцию Чара. 760 км от Северобайкальска до Чары мы преодолели за 20 часов. С учётом остановок в пути мы ехали со средней скоростью более 40 километров в час. Потрясло и покачало изрядно, очень хотелось спать. В Чаре майор милиции А.В. Воропаев помог устроиться в поселковой двухэтажной деревянной гостинице, где нашлась одна свободная комната. Спал я на койке часов до десяти утра как убитый, вместе с клопами.

Утром, после завтрака в столовой гостиницы «Чароит», мы пошли на станцию. Вся улица из деревянных двухэтажных домов барачного типа. Строители-казахи. Примечательного в архитектуре, кроме вокзала, я ничего не нашёл. В городке разместились некоторые строительные и геологические организации. Не так далеко от станции Чары геологами найдены и готовятся к разработке громадные залежи Удоканской медной руды. Здесь же обнаружены залежи дорогого чёрного камня чароита, из него будут делать дорогие вазы и другие изделия. Подержал я в руках кусок чароита сплошной черноты, похожего на антрацит, но только более прочного и годного к поделкам. На станции несколько подъездных ж.-д. путей строительных организаций. Построены боковая и торцевая платформы. Я попрощался с Володей, Сергеем и Вячеславом Вильчевским и проводил их в обратный путь. Сам остался на станции в ожидании пассажирского поезда до станции Тында. Эта поездка для меня была очень полезной для души и сердца и для служебной надобности.

В 13.30 14 июня пассажирским поездом я выехал в Тынду. Поезд состоял из восьми цельнометаллических пассажирских вагонов старой постройки. В голове поезда тепловоз ТЭ-3, в хвосте толкач ТЭМ-2. МПС пока не эксплуатирует БАМ, но уже создаёт административные органы управления и работает пока как контролёр и приёмщик участков, сдаваемых Минтрансом в постоянную эксплуатацию. Поэтому в Министерстве Транспортного Строительства имеются свои органы эксплуатации и свой подвижной состав, который прежде эксплуатировался МПС. Вот в таком допотопном поезде я ехал и не унывал, а обозревал разнообразный природный ландшафт и строительные объекты и делал записки в свой блокнот, которым теперь пользуюсь. Поезд останавливается на станции

Икабья. Строится вокзал и станционный посёлок из сборного железобетона. Пока два пути, но площадка отсыпана под четыре пути. Рядом течёт речка Икабья. Далее проехали реку Олондо по 7-пролётному мосту и за ним разъезд Олондо. Слева и справа болотистые места, поросшие лиственницей. Приближаемся к Кадарскому хребту, слева, и Удоканскому хребту, справа. Едем к перевалу через хребёт Удакан, подъём к перевалу составляет 18-тысячных (18 метров подъёма на один километр длины). Такие уклоны встречаются в горной местности. Переехали через перевал, а дальше затяжной спуск. На чёрных горах лежит снег, а внизу солнце светит и греет вовсю, свежая зелёная трава и много белых цветов, называемых свиным багульником, а по-научному – рододэндрон. Слева идут пожары, белый с желтизной дым большой полосой поднимается в небо. По пути встречается много горелого леса, в основном лиственница, самое прочное и долговечное дерево. Помню, в детстве в Сибири из смолы кедра, лиственницы, сосны, ели делали жвачку. Самая вкусная была жвачка из лиственницы. Я и сейчас ощущаю этот приятный и ароматный вкус лиственничной серы. После Северо-Муйска пошла сплошная зона вечной мерзлоты, а до этого была островная зона вечной мерзлоты. Снова идём на подъём от 1170 км до 1213 км, дорога петляет по подножию Удоканского хребта. По пути встретилось несколько замёрзших озёр. Странно среди зелёного леса видеть такую картину.

Справа течёт река Хани, вся в толстых льдах, и только к середине июля растает весь лёд. Станция Хани и посёлок Хани расположены в котловине, зажатые со всех сторон горами Станового хребта. Здесь сходятся Якутия, Амурская и Читинская области. С плацдарма станции Хани взрывники, буровики, механизаторы, путейцы и мостовики пробивали трассу через обрывы и осыпи Станового нагорья. Рельсы на этой станции пролегли по дну ущелья «Чёртово», а затем поднялись на перевальную отметку в 1310 метров. Здесь близ Хани самая высокая точка всего БАМа. Здесь проходит также граница между ЗабВО и ДВО. На станции построен добротный, даже красивый двухэтажный деревянный вокзал и десятка два одноэтажных домов. Поезд идёт вдоль горной наполовину замёрзшей реки Хани, чем дальше, тем она становится шире и готовится к впадению в более широкую реку Олекму. Проезжаем несколько мостов и станций, уже поздно, ничего не видно в окно. Но я имел возможность днём и вечером беседовать с бригадиром поезда Оболенской Тамарой Алексеевной, которая работала на станции Тында. Она поведала о своей работе, о транзитных станциях и разъездах, о городе и станции Тында и о многом другом. Угостила меня ароматным чаем с пирожками. Потом до шести утра я спал беспробудным сном, а в семь утра 15 июня поезд прибыл на станцию Тында. Я поблагодарил Тамару Алексеевну и вышел из вагона.

Встречал меня начальник ВОСО на БАМе полковник Степанов Виктор Евдокимович. Чуть выше среднего роста, плотного и даже полноватого

сложения блондин с рыжеватым оттенком, круглое лицо, белесые глаза, подвижен и разговорчив. Учтивый, но держится с достоинством. Мы быстро нашли общий язык. Отвечал чётко и подробно, чувствовалось, что он знал обстановку на БАМе очень хорошо, тем более в этой должности с 1981 года, да и в возрасте под пятьдесят. Прямо с платформы он рассказал и показал станцию Тында, обзорным способом. Построен достаточно крупный ж.-д. узел с локомотивным и вагонным депо на четыре направления: на Запад, Восток, Север и Юг. Идёт большой поток угля из Южно-Якутского бассейна Нерюнгри, ж.-д. станция Угольная, через Тынду на станцию Бам и далее по ТРАНССИБу. С Западного участка БАМа с леспромхозов везут лес и строительные материалы. С Восточного участка поступлений мало, а туда идут строительные грузы и техника для строителей БАМа. На станции построен красивый вокзал и несколько двух- и трёхэтажных служебных зданий. За станцией вырос красивый многоэтажный (большинство девятиэтажных домов) город Тында. Прежде, ещё с царских времён, на небольшой реке Тында расположился посёлок золотоискателей, охотников и рыбаков с населением до трёх тысяч человек. Жили люди в деревянных домишках, невзрачных на вид. Название Тында произошло от эвенкийского слова «тэнда», обозначавшего «поросший лесом берег реки». В мае 1974 года в Тынду приехал отряд имени 17 съезда ВЛКСМ – триста бойцов. Вслед за ним эшелоны кадровых московских градостроителей. Началось строительство станции и города. Мы проехали по городу мимо многоэтажных светлых домов, по главной улице Красная Пресня, по микрорайону Сокольники, мимо кинотеатра «Зарядье» и побывали в старом посёлке, где увидели покосившиеся домишки.

Через два часа мы приехали в управление дороги, которое размещалось в четырёхэтажном здании. Управление ВОСО размещалось на третьем этаже. Просторный кабинет начальника обставлен хорошей мебелью. Нам принесли кофе, и мы, усевшись за столик, продолжили беседу о военной службе и о кадровом составе. Воинских перевозок на дороге мало, главная забота - это контроль за общим строительством дороги и более ответственный контроль за сдачей в срок объектов, обеспечивающих воинские перевозки (платформы и площадки, кипятильники, подъездные пути для специальных поездов и воинских баз и складов). Потом мы пошли по кабинетам, и он представил своих заместителей подполковников В.А. Наштатика и А.В. Мозговенко, начальников отделов В.В. Секлетова, Д.В. Ерёменко и А.Ф. Звягина, а также остальных офицеров и служащих. После обеда я обстоятельно разобрался в служебной деятельности, мне показали журналы учёта строительства наших объектов, а также донесения в ЦУП ВОСО, ВОСО ДВО и ВОСО ЗабВО и копии предписаний исполнителям работ. Квартирами все офицеры были обеспечены, жалоб и просьб ко мне не поступило. Денежное содержание у офицеров приличное, почти двойной оклад, у многих работают жёны в различных гражданских органи-

зациях, пополняя семейный бюджет. Были на приёме у ВРИО начальника БАМа Чухова Сергея Викторовича (начальник В.А. Горбунов был в отъезде). Он дал краткий обзор строительства БАМа. Какие участки сданы в постоянную эксплуатацию, какие во временную и на каких участках организовано рабочее движение. В целом на тот момент было освоено денежных средств: по БАМу (ж.-д. путь, мосты, тоннели, ЛЭП и связь) – 70 процентов, а по локомотивным и вагонным депо, по объектам соцкультбыта и другим зданиям - 30 процентов, что нас очень беспокоит. Он высоко оценил работу В.Е. Степанова и его офицеров в вопросах требовательности при решении служебных вопросов. Я поблагодарил С.В. Чухова за тёплую встречу и обстоятельную и непринуждённую беседу и попрощался с ним. Побывали мы и у командира дивизии МВД, по охране объектов БАМа генерал-майора В.В. Серебрянникова. Он рассказал о составе дивизии и объектах, которые они охраняют (тоннели, крупные мосты и другие участки и объекты). Штабы полков и их подразделения дислоцируются: один в Северо-байкальске, другой в Тынде, третий в Ургале и четвёртый формируется для Февральска. Роты и батальоны полков дислоцируются у объектов охраны, где для них построены казармы, парки и другие строения или находятся в стадии строительства. Кроме штатного вооружения для охраны и обороны им придано два бронепоезда. В составе каждого по два танка Т-55М и по одной ЗСУ-23.

Комендатура ж-д. участка и станции Тында расположена в отделении дороги, недалеко от станции. Комендант майор Ю.Н. Зеленский в должности меньше года, но порядок в комендатуре поддерживает на высоком уровне. Он чётко доложил о личном составе и проводимой работе по составлению ВТО и других документов, по командирской подготовке и по воинским перевозкам. Учёт и контроль строящихся объектов нашего перечня ведёт заместитель коменданта капитан В.Н. Николаев. Вместе с ним выезжают на места строительства старшие помощники и помощники. Работой комендатуры остался я доволен.

Следующим учреждением был штаб 35 ЖДК (корпус ж.-д. войск). Управление и штаб размещались в большом блочном доме, кажется, из трёх этажей. Мы со В.Е. Степановым вошли в кабинет командира корпуса генерал-майора Зимина Анатолия Михайловича, я представился и сообщил цель своего прибытия. Мы поздоровались, и он пригласил на беседу. Я рассказал, что западную часть БАМа проехал поездами и на дрезине, уяснил положение дел со строительством магистрали, объектами для воинских перевозок и линейными органами ВОСО, теперь мне необходимо познакомиться с Восточной частью БАМа от Тынды до Комсомольска-на-Амуре, которую строят Железнодорожные войска. Он задал несколько вопросов по Западному участку, а потом мы подошли к развешанной на стене карте крупного масштаба с обозначением строящегося корпусного участка и указанием всех необходимых данных, и рассказал, как идёт

строительство, какие имеются затруднения, как выполняется план. В каждом корпусе имеется по четыре полностью укомплектованных бригады и по отдельному мостовому полку, кроме того приданы дополнительные части и подразделения. Сквозной путь на всём протяжении уже построен, пока ещё строятся раздельные пункты, некоторые мосты и другие объекты. Я поблагодарил его за беседу и просил выделить для поездки автодрезину или мотовоз. Он подумал и сказал, что некоторые участки в стадии строительства и проезд будет затруднён и предложил завтра утром лететь на вертолёте вдоль трассы, с посадками на бригадных площадках. В вертолёте будет лететь офицер от штаба и он будет объяснять интересующие меня вопросы. Я поблагодарил его, и мы тепло попрощались. Потом мы пошли к начальнику штаба корпуса полковнику Литусу Михаилу Михайловичу. Он отдал необходимые распоряжения по завтрашнему полёту на вертолёте МИ-8 и чтобы меня записали в полётный лист. Вертолёт вылетает в 9.00, в пути делает пять посадок и завершает полёт в Чегдомыне (штаб 1 ЖДК). После этого начальник штаба повёл нас в клуб и музей, где мы увидели интересные экспонаты первопроходцев, картины, фотографии, знамёна и многое другое. На память мне вручили большой пакет с фотографиями и значками. Иногда я рассматриваю фотографии и сердце наполняет гордость за героическое прошлое наших людей, которые самоотверженно трудились во имя Родины. Теперь БАМ заброшен, много людей уехало, остались те, кому ехать некуда, занимаются местным промыслом, чтобы как-то выжить, многие просто спились и умерли. Поэтому мне очень трудно писать о прошлой героической эпопее, находясь в сегодняшнем отвратительном дне. Кстати, с М.М. Литусом мы встретились потом в Киеве, где он исполнял должность начальника штаба ж.-д. корпуса будучи уже генералом. Мы же с женою после увольнения из армии приехали на жительство в Киев. Наша дружба продолжалась.

16 июня утром я был у вертолёта, меня провожал В.Е. Степанов. А накануне вечером я был у него в гостях. Гостеприимная хозяйка, его жена приготовила хороший ужин, и мы часа два сидели за столом, с аппетитом ели, помаленьку пили и вели неспешный разговор о службе и жизни. Он уже готовился к увольнению в запас, здесь в Тынде с 1981 года «промёрзли до основания» и пора в Европу. На прощанье он подарил мне книгу «От Байкала до Амура», красиво иллюстрированную и с художественным текстом. Начинается: «Я планов наших люблю громадьё!» Очень ценная книга. Книга подарена от офицеров ВОСО БАМа. Подписали Степанов, Пындыченко, Секлетов, Соловьёв. Я поблагодарил хозяйку за тёплый приём и вкусные кушанья и, провожаемый хозяином, поехал в гостиницу.

Вертолёт поднялся в воздух и полетел в сторону трассы пока над городом. А с воздуха город и станция кажутся большим застроенным массивом и за такой короткий срок. Трасса идёт по болотистой местности, редкий лиственничный лес. До промежуточной станции Дипкун шесть разъез-

дов и один средний мост. На некоторых станциях ведутся работы. Земляное полотно насыпное, грунт завезен. Балласт песчаный, завезен также из карьеров. Короткая посадка в Дипкуне, вышел офицер с двумя солдатами, взяли с собой почту. Летим дальше. Ещё один средний мост и станция Пономарёво. Пролетаем над большим мостом через приток реки Зея. Везде копошатся люди. Попадаются и карьеры на холмах, где берут грунт и песок. Станционных посёлков, кроме будок, на многих станциях и разъездах нет. Солдаты живут в больших тёплых палатках с дощатыми стенками и полами. Садимся в Зейске. Здесь через разлив реки Зея построен самый большой на БАМе металлический мост, а ниже по течению, ещё раньше, Зею перегородила бетонная плотина Зейской ГЭС. Зейск – это уже город транспортно-промышленный. В районе реки Зея много притоков, поэтому построено пять больших и средних мостов. В 13.20 садимся на станции Ижак, здесь станционный посёлок и бригадный штаб. Экипаж, меня и ещё двух или трёх офицеров пригласили на обед в столовую военторга, большую палатку. На столах в вазочках местные красивые цветы сарпинки, то есть лилии. Обслуживала официантка Галя, «чернобривая» красивая украинская дивчина. Обед был вкусный и сытный. Галю все хвалили и благодарили, а она цвела в улыбках. Летим дальше, командир экипажа капитан Гуторов Михаил Васильевич, опытный лётчик, уверенно и плавно ведёт машину. Каждому корпусу выделено по одной эскадрильи вертолётов для срочной перевозки личного состава, больных, запчастей и других грузов и почты.

Пролетаем над станцией Нягда, здесь 17 апреля 1984 года произошла стыковка линии Тында – Ургал более, чем на полгода раньше установленного срока. Позже разъезд Нягда был переименован в разъезд имени Героя Советского Союза сержанта Железнодорожных войск В. П. Мирошниченко, взорвавшего во время войны, при отступлении в 1941 году, ж.-д. мост ценой своей жизни. На разъезде ему установлен памятник.

От Зейска до Февральска идёт вечная мерзлота. Здесь возникла сложность в установке опор для мостов. Если поставить опоры в скважины, то лёд может растаять вокруг опор, и они рухнут. Учёные предложили в пустотелых опорах диаметром 159 мм в нижней части внутри делать рёбра и после постановки опор в скважины внутрь опор заливать керосин, который будет поддерживать температуру ледяной почвы ниже нуля градусов. Этот способ использовали на строительстве всех мостов в зонах вечной мерзлоты. Инженеры Железнодорожных войск во время строительства всех объектов проявляли творчество, внедряли рационализацию и научные достижения. В Тынде построили специальную станцию, работники которой следят за такими мостами. Большие мосты и большие выемки сделаны под два пути. Станция Дыгда, 552 километра от Тынды. Большой посёлок из деревянных бараков, строятся и капитальные дома. Мост через реку Дыгда с четырьмя пролётами, с ездою поверху. Пока идёт маревая

равнина, слева в четырёх километрах холмы. Мост через реку Нора и станция Нора. Пошло жёлтое полотно железной дороги из намывного песка. Пролетаем реку Буруджа с трёхпролётным мостом и далее реку Селемджа с 8-пролетным мостом. В Февральске вертолёт садится (677 км). Пока это не большой город, но 5-этажных домов построено уже десятка три. Город стоит на марях. Здесь между двумя реками образовался остров, потому мерзлоты нет и сваи для домов и мостов забиваются на глубину 10-12 метров. Около Февральска течёт речка Высса, через неё перекинут мост с тремя пролётами. Электричеством обеспечивает энергопоезд. Командир ж.-д. бригады подполковник А.В. Кургузов рассказал о строительстве на отведенных участках дороги в труднейших условиях болот и мерзлоты и бытовых условиях. Много заболевших здесь солдат, да и офицеров тоже. Но планы с большим трудом и потугами выполняются. Он начал здесь командиром батальона, был два года начальником штаба бригады и уже год командует бригадой. Бригада строит полотно, верхнее строение пути, малые мосты, трубы и раздельные пункты. Большие и средние мосты строят отдельные мостовые полки и гражданские мостовики. Станционные посёлки с вокзалами строят отряды строителей из разных республик и городов Союза. Наши объекты (для военных нужд) в стадии строительства, освоено 200 тыс. рублей (пять объектов). Кроме ж.-д. войск в Февральске дислоцируется батальон МВД для охраны мостов и других важных объектов. В Февральске планируют строить атомную станцию. Здесь разворачивается третье отделение железной дороги, локомотивное и вагонное хозяйства, для чего строятся производственные, служебные и жилые здания. На следующий год будет и наша комендатура.

Вылетели из Февральска в 16.30, и вертолёт взял курс на Алонку, то есть свернул с трассы. Летим над марями, а потом пошли холмы и горы. Пересекаем Туранский хребет, горы непревзойдённы по красоте, большая часть их покрыта лиственничными лесами, местами попадают берёзовые рощи, и всю эту красоту озаряет солнечный свет. Пересекли железную дорогу, она отсыпана из жёлтого песка и это сильно бросается в глаза. Садимся на площадку в Алонке. Станцию на четыре пути строит ж.-д. бригада, очень красивый посёлок в молдавском стиле из двух и трёх этажных домов построили молдаване. Перед трёхэтажной школой молдаване установили памятник Сергею Лазо, своему соотечественнику. Через 20 минут летим в Чегдомын. Видим большой ж.-д. мост через реку Бурея. Чуть дальше ещё один мост через приток Буреи. Пролетаем над станцией и городом Ургал, в 18:30 садимся в Чегдомыне, городке шахтёров, здесь же расположился штаб 1-го железнодорожного корпуса, который обеспечивает строительство второй половины Восточного участка БАМа (условно от Февральска до Комсомольска-на-Амуре).

Я поблагодарил командира и экипаж вертолёта за их самоотверженный труд и со всеми попрощался за руку. У вертолёта меня встретил ко-

мендант железнодорожного участка и станции Ургал подполковник Г.И. Зухин. С ним мы поехали в штаб 1 ЖДК.

В штабе корпуса мы прошли к командиру генерал-майору Юдину Юрию Михайловичу. Нарисовать его словесный портрет я сейчас не могу, чтобы не ошибиться, но был он активен и задорен в разговоре. У него находились в кабинете заместитель командира полковник Г.И. Когатько, начальник штаба полковник В.И. Кодинец и начальник политотдела полковник О.И. Щербина. Они только что закончили совещание и некоторое время оставались в кабинете. Я представился командиру, и мы поздоровались с ним, а затем и с остальными. Я изложил цель своей поездки и о намерении проехать по новостройке на автодрезине от Ургала до Комсомольска-на-Амуре. Я кратко рассказал о своих впечатлениях во время поездки и перелёта, о грандиозной работе на всём БАМе и о том, что предстоит еще много поработать, чтобы сдать всю линию в постоянную эксплуатацию. Чего стоит только один северо-муйский тоннель? Прошли только половину тоннеля. Ещё строятся несколько больших и средних мостов, да и других важных объектов. Я высказал мнение, что БАМ заработает на всю мощь, когда всё построят и электрифицируют его, и на это может уйти до десяти лет. На что командиры стали возражать и особенно начальник политотдела О.И. Щербина. Разговор закончился мирно. В заключение я высказал наши претензии по строительству объектов, обеспечивающих воинские перевозки, и перечислил их. Ю.М. Юдин записал их в свою рабочую тетрадь и обещал взять под свой контроль. На этом наша встреча завершилась, и мы тепло попрощались. С комендантом мы поехали в гостиницу, где я хорошо отдохнул до утра.

С утра 17 июня и до обеда работал в комендатуре, знакомился с офицерами, беседовал с ними, уяснял знание ими своих функциональных обязанностей. Г.И. Зухин назначен на должность в ноябре 1984 года с должности НО-1 «З» Дальневосточной ж.-д., ВАТТ заканчивал в 1975 году, имеет большую практику работы в линейных органах ВОСО. Он уже изучил работу Ургальского отделения дороги, знает общий ход строительства ж.-д. объектов и объектов непосредственного контроля органами ВОСО, знает организацию и объёмы перевозок на отделении, в том числе небольших пока воинских перевозок. Он так же надёжно проявляет командирские способности в организации командирской подготовки и в поддержании воинской дисциплины и порядка в комендатуре. Комендатура первого разряда в составе девяти офицеров, служащей и водителя. В составе комендатуры (ЗКУ) имеется автомобиль УАЗ-469. Побеседовал с шестью офицерами, два были в отпуске, один после дежурства. Все имеют семьи и все имеют квартиры в новых домах от железной дороги. Нарушителей воинской дисциплины и пьяниц не оказалось. Зам. коменданта – майор В.М. Олейников находился в отпуске, старшие помощники капитаны А.Л. Соколов, В.И. Никитин, В.А. Жмутченко, лейтенанты Н.Д. Демчен-

ков, А.Г. Серых были на месте. Лейтенант В.А. Кириченко находился в отпуске, а лейтенант В.Н. Гришин отдыхал после дежурства. Я «отвёл душу» в беседах с офицерами, уяснил их познания в восовских делах и в интеллектуальном развитии в условиях Ургала. Телевизоры имеют все, в доме культуры бывают концерты, кино и танцы, там же библиотека. Есть в городе и спортивный зал, железнодорожники проводят шахматные турниры и четыре офицера участвуют в них. Потом с комендантом были у НОДа Алеханова Ивана Яковлевича. Состоялась интересная беседа. Был он в хорошем настроении, и его рассказ о строительстве и приёме в эксплуатацию ж.-д объектов от строителей был образным и детальным по некоторым объектам. Я обратил его внимание на объекты военного значения. Он сказал, что все объекты у него на учёте и заверил, что отделение дороги примет все меры для качественного приёма всех объектов. Он лестно отозвался о работе коменданта и его офицерах. Я попросил НОДа выделить на завтра автодрезину для поездки по трассе от Ургала до Комсомольска-на-Амуре. Он тут же распорядился, и мы тепло попрощались с ним. В оставшееся время мы с комендантом проехали по городку, который строили посланцы Украины. Потом прошлись по красивому вокзалу и по станции Ургал-2. Это участковая узловая станция на три направления: на Тынду, Комсомольск-на-Амуре и на Хабаровск. К Ургалу-2 примыкает 15-километровый тупиковый участок, на котором расположились станции Ургал-1 и Чегдомын, а на них базировались городки угольщиков. Добытый уголь в шахтах отправлялся поездами в Хабаровск, Комсомольск и в другие города.

В 9.30 18 июня на автодрезине мы выехали из Ургала-2 в сторону Комсомольска. Меня сопровождал старший помощник коменданта капитан В.И. Никитин, вёл дрезину машинист Анатолий. За день мы должны были проехать 39 разъездов и станций, один тоннель и 10 мостов, всего 504 километра пути, проверить строительство 20 объектов по нашему списку. Однопутка с гравийным балластом оборудована полуавтоматической блокировкой и линией связи. Первая станция Чемчыко, здесь работают солдаты, укладывают вторые пути. Забарахлил движок дрезины, и мы оставляем Анатолия для его ремонта. А сами пересели на оказавшийся здесь тепловоз ТЭ-2, устроились в задней кабине и поехали дальше. Останавливаемся на станции Солони, на которой уложено четыре пути и таджиками отстроен красивый вокзал и поселковые здания. Осмотрели наши объекты. Две боковые платформы (рампы) собраны из сборного железобетона, внутрь засыпан грунт и в таком виде всё брошено. Не построен ж.-д. путь и торцевая рампа. На станции работает путевая рота, выполняет свои плановые задачи, а наши объекты будет доделывать подразделение механизации по окончании аналогичных работ на станции Ургал-2. Рядом со станцией болото и на нём растёт жимолость (синяя кислая ягода), похожая на голубику. ТЭ-2 возвратился в Ургал, а мы пересели на автодрезину, ко-

торую исправил Анатолий и догнал нас. Вдоль ж.-д. пути мелькают бетонные стаканы квадратной формы размерами 60 на 60 см и высотою 4,5 м, куда будут ставить опоры контактной сети. Слева проходит ЛЭП 35 квт, справа ЛЭП 10 квт. Впереди начинается предгорье Дусе-Алиньского хребта, поросшее лесами, как в Карпатах. А вот выстроились в ряд голубые ели, очень красивая живая картина. Въезжаем на разъезд Нальды, а впереди Дусе-Алиньский тоннель. Тоннель длинною в 1,8 км был построен в 1952 году и законсервирован, а за прошедшие годы весь заледенел сплошным льдом. Военные железнодорожники проделали титаническую работу, чтобы вырубить и растопить весь лёд. Въезжая в тоннель на портале мы увидели число из крупных цифр – 1982. Это значит, что спустя тридцать лет тоннель пробили второй раз, освободив его от ледового плена. Интересно то, что при въезде в тоннель видно светлое окошко выхода из него, значит, он построен словно по линейке. За тоннелем сразу разъезд Дусе-Алинь. Здесь работал путевой батальон 37 ЖДБР во главе с командиром, капитаном А.И. Сафоновым. Они строили здания и казарму для войск МВД. Далее дорога пошла на спуск, слева течёт горная речка Сулук. Въезжаем на станцию Сулук. На станции построены: оборотное депо, котельная, товарный двор, с домом для товарной и технической контор, ОРП (объединённый пункт для путейцев, вагонников и связистов). По военной части построена боковая платформа длинною 50 метров. Справа на возвышенной площадке хабаровский 338 СМП построил красивый посёлок, они же построили двухэтажный вокзал, облицованный бледно-розовой плиткой. Проехали мост через реку Аяни, которая впадает в Сулук. Далее мост через реку Огда и разъезд Огда на два пути. Останавливаемся на станции Герби, перед нею проехали по большому мосту с ездою понизу. Построена воинская платформа. Красивый двухэтажный вокзал красного цвета и посёлок построили саратовцы. В 14.00 выехали из Герби и ехали с короткими остановками на нескольких разъездах до станции Джамку с тремя путями. Осмотрели боковую воинскую платформу, сделано добротно. Вокзал и посёлок строили посланцы из Волгограда. В 15.50 проехали по большому мосту (400 м) через реку Амгунь. На разъезде Эанга строился поселок для подразделения МВД. Следующая станция Амгунь на четыре пути. Красивый вокзал и станционный посёлок построили строители Пензы. Построены две боковых и одна торцевая платформы. Построены объекты ОРП. От Ургала до Комсомольска прокладывается кабельная линия связи двумя мощными тягачами Т-130, которые своими плугами-отвалами делают глубокие канавы, куда с барабанов укладывается два кабеля. Едем вдоль Амгуни, очень красивые места и смешанный лес по берегам из лиственницы, ели, пихты и других пород. Проезжаем разъезды Сонах и Эбгун, идёт строительство различных объектов 7 ЖДБР с участием треста Ургалбамстрой. На станции Эбгун хранится 24 мостовых пролётных строения. Вот и станция Постышева, названная в честь советского и партийного деятеля

Постышева Павла Петровича, организатора борьбы с белогвардейцами и иностранными интервентами в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Красивый вокзал и посёлок строили строители из Новосибирска. Здесь дислоцируется 7 ЖДБР и её батальоны работают в сторону Ургала и Комсомольска. Встречал командир бригады полковник Дашковский Валентин Иванович. Командир рассказал о выполняемых работах на их участке и о сроках окончания строительства, примерно через год. В штабе я встретился с заместителем начальника Железнодорожных войск СА генерал-лейтенантом Волобуевым Виктором Тимофеевичем. У нас состоялась интересная беседа о БАМе и по другим темам. Виктор Тимофеевич курировал стройку, потому знал все её аспекты, всех командиров ж.-д. войск и гражданских руководителей, встречал он на БАМе и первого заместителя председателя Совмина СССР Г.А. Алиева, которому персонально было поручено контролировать строительство БАМа, и Маршала Советского Союза Куркоткина и других высокопоставленных руководителей. Некоторые эпизоды из жизни БАМа были необычными, почти не встречавшимися в прежней строительной практике, были и забавные случаи, были и трагические случаи. Его строгий рассказ иногда перемежался юмором и шуткой. Загорел Виктор Тимофеевич основательно, только блестящие глаза ярко выделялись на тёмно-коричневом лице. В знак нашей встречи я подарил ему свои защитные очки. Он отказывался, но я настоял, сказав, что моё «путешествие» заканчивается, а ему предстоит всё лето провести на солнце. Хорошо пообедав в столовой бригады и распрощавшись с командирами железнодорожных войск, мы на дрезине продолжили свой путь. Все пять больших мостов через Амгунь, которые мы проехали, охраняют войска МВД, охраняют они и все тоннели, и большие мосты через другие реки. Едем по затяжному подъему (18 тысячных) в гору, по обе стороны лес, а в лесу ярко горят цветы саранки, как жарки в Сибири и в Забайкалье. За перевалом разъезд Мони и далее промежуточная станция Эворон. Вокзал, посёлок, оборотное депо и ОРП строит Алтайбамстрой. Построены две боковые и торцевая воинские платформы. Следующая станция на четыре пути и посёлок Кирпичан. Дальше мост через реку Горень и за ним станция Горин с подъездными путями для военной базы. На ряде станций начато строительство подъездных путей к строящимся военным базам и складам разного назначения. Недалеко от станции Горин строится аэродром для ВМФ. На всех остальных станциях и разъездах до Комсомольска полным ходом шло строительство различных железнодорожных и гражданских объектов, а многое было уже построено. Наша недельная поездка по БАМу завершалась. 18 июня 1985 года в 21.30 мы прибыли на станцию Комсомольск, проехав 504 километра за 12 часов. Встречал нас комендант подполковник Шарипов Владимир Салаватович. Все были накормлены ужином и устроены на ночлег. Утром я поблагодарил В.И. Никитина и маши-

ниста автодрезины Анатолия за удачную и насыщенную поездку и после завтрака они убыли в Ургал.

День 19 июня я решил посвятить комендатуре и городу Комсомольску-на-Амуре. В комендатуре по штату девять офицеров, служащая и водитель УАЗ-469. Все были на месте и со всеми до обеда я побеседовал. Все офицеры, как на подбор, здоровы и физически развиты. Имеют хорошие знания и опыт работы. Комендант и его заместитель майор Б.Г. Гречко сами являются образцом выполнения воинского долга и проводят целенаправленную работу по обучению и воспитанию подчинённых офицеров. Все имеют семьи, воспитывают детей, обеспечены квартирами. Очень сплочённый и дружный коллектив. Старший помощник коменданта капитан Е.А. Шершнёв учится заочно в ЛИИЖТе и планируется на заместителя коменданта здесь же, а майор Б.Г. Гречко планируется комендантом в Сковородино. Капитан С.В. Васильев заочно учится в Днепропетровском институте ж.-д. транспорта. Остальные офицеры тоже намерены продолжать учёбу и это очень похвально. Комендатурой я остался доволен. После обеда мы с комендантом были на приёме у НОДа Чумака Виктора Ивановича. Виктор Иванович оказался гостеприимным хозяином. За беседой мы выпили по рюмке-две коньяку с очень вкусным кофе и шоколадом. Отделение набирает обороты в перевозках грузов за счёт БАМа и нового большого моста через Амур, который построен вместо паромной ж.-д. переправы, что значительно увеличило пропускную способность до Совгавани. Увеличился поток поездов по линии Комсомольск - Волочаевка. Кроме существующих больших оборонных и гражданских предприятий (подводные лодки и суда, самолёты и другая техника), заработали во всю мощь новый целлюлозно-бумажный комбинат и Солнечный горно-обогатительный комбинат по производству олова. Для обеспечения значительно возросших перевозок соответственно усилено техническое оснащение, построены дополнительные парки и пути в ж.-д. узле Комсомольск и на других станциях отделения дороги. Я поделился своими впечатлениями о БАМе и высказал желание вечером выехать пассажирским поездом до Совгавани. Он предложил поехать в его служебном вагоне. Я поблагодарил Виктора Ивановича за тёплый приём и полезный разговор, а также за предоставленный служебный вагон и мы по-дружески расстались.

За время поездки я многое узнал о знаменитой стройке в нашей стране, о БАМе, о её величайшем народнохозяйственном значении и не только. БАМ имеет не меньшее значение в стратегическом плане, для обороны страны с Востока. Не зря я проверял наличие и готовность ряда объектов, которые должны обеспечивать массовые воинские перевозки на военное время.

За десять лет (1974 – 1984 годы) построено: железнодорожная линия протяжённостью 3501 километр вместе с участком Бамовская-Тында - Беркакит; 190 станций и разъездов; 9 тоннелей общей длиной 30,9 кило-

метров; 4200 мостов и других водопропускных сооружений; 3 города и почти 100 новых посёлков. В ходе строительства выполнено 570 миллионов кубометров земляных и скальных пород. На момент строительства в зоне БАМа проживало более одного миллиона человек. 100 тысяч строителей и 25 тысяч железнодорожников трудились на трассе. Железнодорожные войска построили восточный участок БАМа от Тынды до Комсомольска-на-Амуре протяжённостью 1445 километров главных путей и 445 станционных путей, 25 станций и 69 разъездов, 50 больших мостов и виадуков, 726 средних и малых мостов, 503 водопропускных труб, а также достроили Дуссе-Алиньский тоннель длиной 1807 метров. Всего разработано, перевезено и уложено в тело земляного полотна 130 миллионов кубометров грунта, из них 40 процентов скального. За 3,5 года (1981-1984 г. г.) железнодорожники МПС перевезли 40 млн. тонн грузов и 5 млн. пассажиров. На октябрь 1984 года введено в постоянную эксплуатацию 1,1 тыс. км главных путей. Во время моей поездки в постоянной эксплуатации находилась примерно половина БАМа, процентов 35 – во временной эксплуатации и процентов 15 – рабочее движение. К великому сожалению, управление железной дороги БАМ в новые времена расформировано, соответственно расформирован «З». Западную часть дороги подчинили управлению Восточно-Сибирской железной дороги, восточную – управлению Дальневосточной железной дороги. На всей магистрали пока действует наша комендатура в Тынде и то остаётся под вопросом.

Мы с комендантом побывали в достопримечательных местах города героических комсомольцев – первопроходцев. Рядом с красавцем речным вокзалом на небольшой зелёной полянке среди аккуратно разложенных небольших камней уложен большой камень-валун в полтора человеческих роста и на нём высечена надпись: «Здесь 10 мая 1932 года высадились первые комсомольцы строители города». Долго я стоял у этого камня и с радостью в душе думал о тех великих делах и о людях, которые вершили их. Теперь такого энтузиазма среди молодёжи нет, да и неоткуда ему взяться. Теперь только деньги движут людьми и за них люди становятся похожи на зверей в человечьем обличье и потому «люди гибнут за металл». Потом мы проехали по новому прекрасному совмещённому металлическому мосту с ездой понизу через Амур-батюшку, разлившемуся здесь почти на километр. На другой стороне пока небольшой посёлок. Будет и здесь город.

Поздно вечером пассажирским поездом, в прицепном вагоне НОДа, я и со мной заместитель коменданта майор Гречко Борис Геннадьевич, выехали из Комсомольска в Ванино. Эта линия длиною в 468 километров, с тоннелем на 196 километре, проходит в горной местности со множеством крутых подъёмов и спусков. Строительство начато было перед войною и в 1945 году было закончено. Линия нужна была, как воздух. По Ленд-лизу из США поступали грузы, выгружались из судов в порту Ванино и дальше надо было везти их поездами через Комсомольск на Транссиб. Поезд шёл с

толкачом медленно, пока можно было что-то различить, я смотрел в окно и с интересом наблюдал, как проезжали по новому высокому от воды мосту. Потом пошли лесные массивы и предгорья Сихотэ-Алиня. Самая высокая точка гор 2077 м останется справа от железной дороги, а железная дорога будет извиваться по подножию гор, переходить ущелья, обрывы и водные преграды по мостам и виадукам. Дорога поднимется за тоннелем на перевал на 200-м километре, где поезд остановится на станции Высокогорная. Дальше будут затяжные спуски. О проектировании этой дороги и работе изыскателей накануне и в начале войны я читал давно в попавшей под руку книге. Прочитал её залпом, а потом внимательно ещё раз. В труднейших условиях гор изыскатели буквально карабкались и скатывались обратно вниз, пробивались сквозь дремучие леса в горах, преодолевали обрывы и кручи, горные речки и другие препятствия. Несли на себе вьюки имущества, съестные припасы и инструменты для съёмок. Было их всего человек восемь, а может десять. На одну ж.-д. линию надо было делать минимум два варианта. Один изыскатель погиб, а два были ранены, под конец все были крайне истощены. Изыскателям БАМа, да и строителям куда было легче, чем тем героическим людям, которые проектировали и строили дорогу, по которой мы ехали. Об этом я рассказывал Борису Гречко свои воспоминания о прочитанном. Он внимательно слушал, а потом поведал мне свои знания по этой дороге. Он составлял ВТО и ездил здесь уже не раз, поэтому дорогу знает. Видимо историю проектирования и строительства он не знал, потому с интересом слушал меня. Потом проводница Татьяна Петровна позвала нас к ужину, и мы с благодарностью отведали приготовленные ею кушанья. После был чай с вареньем и дружеская беседа на железнодорожные и на житейские темы. 19 июня заканчивалось и пришло время поспать, что мы с Борисом и сделали, поблагодарив ещё раз Татьяну Петровну за ужин.

Утром мы приехали в Ванино. Встречал военный комендант морского участка и порта Ванино и ж.-д. станции Совгавань капитан 2-го ранга Н.В. Мещеряков. До этого я тепло попрощался с Татьяной Петровной, поблагодарил её за радушный приём и угощения и пожелал всего доброго в жизни и делах. С Н.В. Мещеряковым и Б.Г. Гречко я поехал в комендатуру, которая располагалась в здании порта. В комендатуре по штату пять офицеров и три мичмана. Комендатура подчиняется «З» Сахалинского бассейна, который размещается в управлении Сахалинского пароходства в г. Холмске. «З» - капитан 2-го ранга К.А. Кольцов Волей–неволей мне пришлось вплотную заняться морской восовской службой. По заведённому мною плану работы я познакомился с личным составом комендатуры. Сначала доложил комендант о себе и подчинённых, о выполняемых обязанностях, работе порта и военной перевалбазе. Потом я наедине беседовал с офицерами и мичманами. Начал с заместителя коменданта капитан-лейтенанта Ю.Н. Попова, который оказался интересным и умным собеседн-

ником, хорошо знающим работу порта и пароходства. Потом беседовал с остальными офицерами и мичманами. Один был в отпуске, другой в командировке. Секреткой ведала служащая, с нею я тоже побеседовал. Состоянием дел в комендатуре я остался доволен. Обошёл все служебные и бытовые помещения и везде по-флотски чистота, уют и порядок, да и внешний вид офицеров и мичманов оказался в наилучшем виде. Потом мы побывали на причалах в порту, где много судов и лес кранов различных систем. Годовой оборот грузов составлял 10 млн. тонн, до 100 тыс. тонн составляли воинские грузы. С воинскими грузами занимается военная перевалбаза, которой руководил подполковник М.И. Курбатов. С интересом смотрел, как загружают ж.-д. паромы вагонами, по 25 вагонов на один паром. После загрузки паромы следуют через Татарский пролив в морской порт Холмск, где они выгружаются на портовом причале. Оборот парома – одни сутки. Всего было 8 паромов, в работе 6, два в ремонте. До 1990 года планировалось довести парк паромов до 12 единиц. Слышал, что сейчас осталось всего четыре парома и те нуждаются в списании. Как говорится, «дожили монахи». Потом мы смотрели Совгавань станцию и Совгавань город. Здесь сосредоточены судоремонтные предприятия. Хорошо смотрится железнодорожный вокзал, в котором есть служебное помещение коменданта и комната для патрулей. В установленное время с военными пассажирами работает помощник коменданта. После этого меня доставили в аэропорт и попрощавшись с Н.В. Мещеряковым и Б.Г. Гречко я вылетел в Хабаровск и далее в Улан-Удэ. Так завершилась моя 10-дневная поездка по знаменитому БАМу, с большой пользой для меня и для службы.

О своём прибытии из командировки я доложил начальнику тыла и кратко рассказал о своих впечатлениях и встречах. Он с интересом выслушал и предложил подготовить доклад Главкому о состоянии БАМа и ориентировочных сроках введения его в строй на всём протяжении. В заключение А.Н. Корнев сообщил мне, что его просьбу удовлетворили и он через полмесяца убывает к новому месту службы в Минск. Вместо него был назначен начальник тыла ДВО генерал-лейтенант Р.Г. Тавадзе.

Получив задачу, я с интересом приступил к написанию доклада по БАМу. Приложения (чертежи и схемы) выполнял В.А. Жмуд. Некоторые материалы по БАМу я взял у «З» БАМа, в том числе схемы и данные по вводу участков БАМа в постоянную, временную эксплуатацию и по открытию рабочего движения. По тоннелям и большим мостам также имелись необходимые данные. При разработке доклада я использовал также данные из материалов выездного заседания Совмина СССР в Тынде 7 июня 1984 года под руководством Г.А. Алиева. На нём присутствовали центральные и местные партийные, советские, транспортные, хозяйственные и военные руководители. Участвовал в работе и начальник ЦУП ВОСО А.С. Клёмин. У меня хранится фотография, в которой снят Г.А. Алиев и идущие рядом с ним руководители, в том числе и

А.С. Клёмин. Решением Правительства предусматривалось: в 1985 году принять в постоянную эксплуатацию линию Ургал – Февральск (296 км), электрифицировать линию Лена – Северобайкальск и ввести в эксплуатацию четыре Мысовых тоннеля; использовать в народнохозяйственных целях прирельсовую автодорогу, передав её в введение Минавтодора РСФСР; реконструировать ж.-д. участок Известковая – Ургал в период 1985-1990 годы; ввести в эксплуатацию в 1986 году остальные тоннели, кроме Северо-Муйского тоннеля, завершить строительство, которого до конца 1990 года; в 1986 году организовать движение поездов по графику на 18 пар, а в 1988 году – на 24 пары; усилить строительство погрузочно-выгрузочных мест, пунктов подготовки вагонов, подъездных путей для стоянки подвижных продпунктов и других воинских специальных поездов; в 1986 году разработать план технического прикрытия важных ж.-д. объектов и временных перегрузочных районов; предусмотреть строительство ж.-д. линий Февральск – Белогорск (300км) и Уоян – Могзон (650 км), продолжить строительство магистрали Угольная – Якутск; для строительства указанных линий использовать ж.-д. войска, освобождающиеся на строительстве БАМа. Такие были замыслы! Доклад мой был подготовлен и одобрен Главкомом. С ним ознакомились начальник штаба и начальники управлений Главкомата. В последующем знание БАМа помогало мне решать задачи воинских перевозок в период проведения фронтовых и стратегических командно-штабных учений. От БАМа остались самые сильные впечатления, которые я получил во время службы в Главкомате войск Дальнего Востока. Прошло свыше 25 лет с тех пор, как я проехал по всему БАМу, но он стоит перед глазами до сих пор!

Вскоре после вступления в должность, ещё до госпиталя, я в двадцатых числах декабря 1984 года успел побывать в командировке в Хабаровске, где знакомился и изучал органы ВОСО ДВО, а также дислокацию войск и тыловых баз.

В Хабаровске жила семья моего брата Арсения, было желание проведать их. Служба ВОСО округа располагалась в здании управления тыла. У начальника ВОСО кабинет был просторный и обставлен приличной мебелью. Анатолий Трофимович Федченко встретил меня приветливо и у нас состоялась обстоятельная беседа. Округ большой по размерам и насыщен войсками, четыре общевойсковые армии и армейский корпус. Более двух десятков линейных учреждений ВОСО, из них – пять в Хабаровске. В службе ВОСО по штату было 16 офицеров, со всеми я познакомился и побеседовал. Офицеры знали своё дело и чётко отвечали на вопросы. Заместитель и начальники отделов подполковники А.М. Зыков, Л.С. Куприянов, В.А. Тощаков и И.Н. Мерзляков имели хороший служебный опыт и уверенно руководили подчинёнными офицерами. Служба ВОСО, руководимая А.Т. Федченко, была на хорошем счету у руководства ДВО. После обеда был я на приёме у начальника тыла, генерал-лейтенанта

Тавадзе Роберта Геронтьевича, был и А.Т. Федченко. Так я познакомился с будущим моим непосредственным начальником, начальником тыла Главкомата войск ДВ., который заменит А.Н. Корнева.

Состоялась очень интересная встреча с командующим ДВО Д.Т. Язовым. Он интересовался моей службой в Главкомате, потом заметил, что полученная мною в САВО практика должна надёжно помогать в новой моей службе. Далее он рассказал об особенностях ДВО и его значении в обороне страны. Дал положительную оценку служебной деятельности начальника ВОСО А.Т. Федченко и в целом органам ВОСО ДВО, чему я несказанно был рад. Пожелав мне успехов, мы тепло попрощались.

На другой день я знакомился с линейными органами ВОСО в Хабаровске. Первым учреждением было управление ВОСО на Дальне-Восточной железной дороге. Это учреждение располагалось в управлении дороги. «З» ДВЖД полковник П.В. Ващенко, старожил Хабаровска, прошёл большой служебный путь, завершал, можно сказать, службу в армии. Опытный и уравновешенный офицер, своим внешним и внутренним обликом, пришёлся явно мне по душе. У нас с ним состоялся продолжительный разговор. Было о чём поговорить. Дорога имела очень большое значение, как в народнохозяйственном, так и в военном отношении. Общая протяжённость её составляла 3000 километров главных путей, в том числе 1200 км двухпутных линий (Транссиб) и 1800 км однопутных линий. Электрифицировано 800 километров Транссиба, остальная часть переводилась на электротягу, кроме однопутных линий. В моё время Сахалинская железная дорога входила в состав ДВЖД и значилась административно пятым её отделением. Её протяжённость составляет 1000 километров, ширина колеи 1067 миллиметров. Вместе с нею длина ДВЖД составляла 4000 километров. Теперь Ю.-Сах. ж. д., как и Д.вост., самостоятельна.

В штате «З» ДВЖД было 22 офицера и 5 служащих. Заместители подполковник В.И. Хорошев и полковник Г.Г. Константинов (по тех. части), начальники отделений майор Ю.Т. Романюк (1 отд.), подполковник В.В. Лузьянин (2 отд.), майор С.А. Пупонин (3 отд.). Пом. «З» подполковник Я.Я. Лущинский, в своё время заканчивал ж.-д. техникум во Львове, потом ВАТТ. Руководящий состав и остальные офицеры имели хорошую теоретическую и практическую подготовку. На мои вопросы отвечали со знанием своего дела, чётко и непринуждённо. Служащие также хорошо знали свои служебные обязанности и добросовестно выполняли их. Интересовался я и партийно-политической учёбой и работой, которая была на должном уровне. В коллективе хорошо была поставлена работа по обеспечению офицеров квартирами, особенно молодых офицеров, по налаживанию быта, семейных отношений, по физкультуре и спорту. Простым взглядом заметны были дружеские отношения в коллективе и семьях офицеров. Не забывали и о культурном времяпрепровождении. Театры и ОДО были востребованы и давали свои положительные результаты. Понятно,

что начальник, его заместители и помощники, в том числе партийная организация, проявляли большое внимание учёбе, служебной деятельности и воспитательной работе в коллективе и это давало хорошие результаты в работе и службе не только в «З», но и в подчинённых комендатурах. Это способствовало тесному взаимодействию с армейскими частями и работниками транспорта и в конечном счёте влияло на выполнении стоящих задач, то есть на качественном выполнении воинских перевозок, подготовке войск и транспорта к массовым воинским перевозкам.

26 декабря 1984 года мы с Ващенко Петром Варфоломеевичем были на приёме у начальника ДВЖД Яцевича Арнольда Леонидовича. Уже не молодой, но крепкого сложения чернявый человек встал из-за стола и крепким пожатием руки поздоровался с нами. Потом пригласил к столу и повёл увлекательный разговор о Дальневосточном крае, работе железной дороги и морских портов. В завершение были вопросы и ответы. Затрагивались проблемы и трудности в работе дороги (электрификация линии Хабаровск – Владивосток, развитие хабаровского узла, строительство обхода этого узла, развитие подъездных путей в морских портах, недостаточная поставка рельсов и шпал для капитального ремонта верхнего строения главных путей и другие вопросы). Говорили мы и о мобилизационной подготовке железной дороги. Начальник дороги хорошо владел этим вопросом и сказал о существующих проблемах, а также принимаемых мерах по их устранению. Разговор был интересным и полезным и я поблагодарил начальника дороги за эту встречу и беседу.

В ходе поездки я познакомился с личным составом комендатуры ж.-д. участка и станции Хабаровск и комендатуры ж.-д. станции Хабаровск, где первая (10 оф.) размещалась в здании отделения дороги на сортировочной станции, вторая (8 оф.) – на вокзале. Коменданты подполковник Н.М. Кульбидюк и майор В.Н. Кузнецов были опытными начальниками и поддерживали в своих учреждениях должный воинский порядок и дисциплину. Работа в ж.-д. узле и на участке была большая, побольше чем во Львове, раза в полтора (я сравнивал). Забот и хлопот хватало и я, будучи придирчив, не находил каких-либо недостатков, из рук выходящих. Проверкой я остался доволен.

Следующим учреждением было управление ВОСО на Амурском речном бассейне. Здесь мне впервые на практике пришлось изучать работу военных сообщений на водных бассейнах. «З» Вод размещалось в здании управления Амурского речного пароходства. Возглавлял его капитан 1-го ранга Головко Александр Иванович. Шёл ему 53-й год, потому имел богатый опыт службы в органах ВОСО. Зам. «З», он же начальник 1-го отделения, капитан 2 ранга Н.В. Острый, начальники 2 и 3 отделений капитан 3 ранга В.А. Ведь и майор В.Л. Ильинский входили в руководящее звено «З» Вод. Остальные пять офицеров выполняли обязанности старших помощников и помощников. Кроме того, в составе «З» находились 7 служа-

щих, выполнявших обязанности инженеров-специалистов речного флота, финансистов и делопроизводителя. «З» планировало и осуществляло воинские речные перевозки материальных средств для войск, оторванных от железной дороги, и большие перевозки песка и гравия для военных строителей. Кроме того, «З» контролировал мобилизационную подготовку пароходства (подготовка личного состава, судов, ВПР-ов, материальных запасов). Надо сказать, что личный состав «З» был хорошо подготовлен по своему предназначению. В беседе с А.И. Головко, остальными офицерами и служащими я получил развёрнутую информацию о работе Амурского пароходства и «З» бассейна.

Протяжённость судоходных рек (Амур, Шилка, Аргунь, Зея, Бурея, Уссури, Амгунь) составляет 13000 километров. По Амуру – 2500 километров, эксплуатируются суда грузоподъёмностью от 600 тонн до 3000 тонн, на остальных реках – ниже 600 тонн. Судоходная часть Амура в ночное время освещается сигналами. Навигация начинается с мая и заканчивается в октябре. Мостовые переходы в Комсомольске-на-Амуре, Хабаровске, Тунгуске, Благовещенске, Свободном, Новом Бурейске не мешают для прохода судов. Речные порты с рембазами находятся в Зее, Свободном, Благовещенске, Пояркове, Хабаровске и Комсомольске. В портах 38 плавучих и 60 мостовых кранов для погрузки и перегрузки грузов. Пароходство располагает 69-ю транспортными единицами магистрального и смешанного плавания. Средних 600-тонных барж-площадок 31 единица. Наливных – 29 единиц. Всего 127 судов плюс 16 паромов. Общий тоннаж составляет 560 тысяч тонн. Землечерпалок – 13 единиц. В 1984 году перевезли 29,5 млн. тонн грузов, из них 15 млн. т добытых песка и гравия. Для военных строителей центра и округа перевезли 800 тысяч тонн песка и гравия.

Обучение войск перевозкам речным транспортом осуществляется согласно утверждённым планам. Надо сказать, что проводятся они только с некоторыми воинскими частями. Предусмотрены мобилизационные мероприятия. Значительная часть судов в особый период, в основном самоходных, передаётся Амурской военной флотилии. Остальные суда предусмотрены для перевозок в основном военных грузов, для сборки и обустройства автодорожных лент-мостов и для других целей. Формируются два аварийно-спасательных отряда и другие подразделения. Проводится ряд других мероприятий.

Состоялась встреча с начальником пароходства Суховым Анатолием Михайловичем. Он рассказал о работе пароходства, а также о проблемах и трудностях. Ведётся реконструкция портов в Благовещенске, Хабаровске, Комсомольске, Малышевке, Николаевске. Поставляются новые суда, но очень мало и медленно. Флот стареет. Трудно идёт взаимодействие с Китаем по судоходству по Амуру и по Аргуни. Разговор был доброжелательным и очень полезным для меня. После обеда я поехал в гости к моим род-

ственникам, в семью племянницы Ольги, дочери брата Арсения. Встретили меня очень тепло. Муж Ольги Виктор очень мне понравился деловитостью и спокойным характером. Старшему сыну Павлу было лет десять, дочери Лене лет семь, младшему Ване лет пять. Дети все здоровые, резвые, особенно Ваня. Среди них я был «на расхват». Каждому я уделил внимание. Ольга высокая полная блондинка, с большими светлыми глазами, красивая женщина с приятным голосом. За столом продолжалась беседа. Жили они в большой однокомнатной квартире с просторной кухней, явно в стеснённых условиях. Но главное - не унывали. Надеялись на расширение, которое им обещали на работе. Работали Виктор и Ольга на одном предприятии. Для меня эта встреча была отрадой и всякий раз, когда я был в Хабаровске, я заезжал к ним.

Следующими были управление ВОСО на воздушных трассах («З» ДВУГА) и комендатура аэропорта Хабаровск (ЗКА). Добрался я и до «воздушников». Как и в Алма-Ате, в Хабаровске работа по отправке военнослужащих и членов их семей самолётами гражданской авиации была организована на высоком уровне, особенно в летний период. Много было и командированных в Москву и другие города генералов и офицеров. Потому восовцы в аэропортах (Хабаровск, Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Комсомольск-на-Амуре и других) всегда были на виду и постоянно необходимы военным пассажирам. В Улан-Удэ мне самому приходилось заниматься отправкой военных пассажиров из Главкомата в Москву и другие города. Потом я поручил полковнику О.В. Снегирёву заниматься этим, но отправкой руководства и членов их семей занимался я сам. Потому знал «почём фунт лиха». Восовцам хорошо известно, что проще погрузить и отправить воинский эшелон, чем капризного пассажира. Надо сказать, что в те времена поездка (полёт) на большие расстояния самолётами ГА была не обременительной для «кошелька»: сто рублей от Хабаровска до Москвы – такова стоимость авиабилета, напротив. Сейчас увеличена стоимость билета в десятки раз. Развалилась такая важная отрасль народного хозяйства, как Аэрофлот!

«З» ДВУГА подполковник Михалич Иван Моисеевич (тёзка И.М. Третьяку), строевик, как «штычок», и требовательный к себе и подчинённым, обладал твёрдым характером и хорошо знал своё дело. Вскоре он получит полковника. С ним я нашёл общий язык и уяснил все интересующие меня вопросы. Ему был под стать его заместитель майор С.А. Перетрухин, недавно прибывший из академии, и другие офицеры (всего девять). «З» размещалось в управлении гражданской авиации. В ДВУГа было в то время 400 самолётов, 170 вертолётов, в том числе 40 тяжёлых самолётов (Ил-62, Ту-154, Ил-76). Весь парк самолётов и вертолётов обслуживался 7-ю ОАО (объединённый авиаотряд) на 10 крупных аэродромах и на сорока средних и малых аэродромах и площадках. Сейчас того, что было и в помине нет. Тогда на военное время формировалось несколько

военно-транспортных полков для перевозки личного состава, материальных средств и эвакуации раненых, для чего самолёты могли переоборудоваться, имеющимся в запасе специальным оборудованием. В мирное время проводились учения на всех видах транспорта по его использованию в военное время и органы ВОСО принимали в них самое активное участие. В аэропорту Хабаровск находилась комендатура, состоящая из трёх офицеров во главе с капитаном Ю.А. Сапсай (майорская должность). «Воздушниками» я остался доволен. Так завершилась моя первая командировка в Хабаровск и знакомство с органами ВОСО во главе с генерал-майором А.Т. Федченко, пока что в гарнизоне Хабаровск, но очень важном звене органов ВОСО Дальнего Востока. К слову сказать, Анатолий Трофимович, будучи мастером по боксу, проводил большую работу по развитию спорта в органах ВОСО (борьба, стрельба, волейбол, городки, плавание, лыжи, шахматы и другие виды). По некоторым видам восовцы в армейских соревнованиях занимали первые места и были отмечены кубками и грамотами. Город Хабаровск и река Амур не привлекли моего особого внимания. Есть на что посмотреть, но не так здорово, как бы хотелось. В последующем Владивосток мне понравится больше, чем Хабаровск. Там я что-то увижу похожее от Одессы и Севастополя. Хабаровск слишком большой город и раскинулся он вдоль земляных берегов мутного Амура. Есть в центре красивые старинные здания, парки, красив вокзал, величественный памятник Хабарову. Старожилы любят свой город и хвалят его. Остаются восовцы в нём жить после армии. Служба ВОСО организовывает встречи ветеранов военных сообщений по праздникам совместно с действующими восовцами, на которых ветераны вспоминают минувшие дни и события, делятся с молодыми большим опытом, тому я был свидетелем.

Дальний Восток ярко запечатлелся в памяти, и я с большим интересом вспоминаю этот прекрасный край и его людей и главным образом военнослужащих и транспортников. Естественно, восовцы всегда на первом плане. 24 учреждения ВОСО ДВО и везде я побывал за три года! На учениях и проверках в Хабаровске 5 раз, во Владивостоке, на Сахалине, в Петропавловске по 2 раза, в Белогорске, Благовещенске, Биробиджане, Уссурийске, Свободном по одному или по два раза, в остальных – по одному разу. К сожалению, не добрался до Тикси, Магадана и Курильских островов. К Дальнему Востоку мы ещё вернёмся. «Ой, Клим, останься!» - говорила героиня кинокартины «Трактористы» бывалому танкисту. Пишу эти строки в сопровождении песни: «Броня крепка и танки наши быстры!». Не менее десяти раз я смотрел этот фильм. С такими фильмами мы всегда шли по жизни и не ощущали в душе усталости! Эта песня пришла с Дальнего Востока.

Другим важным восовским звеном был Забайкальский ордена Ленина военный округ (ЗабВО). В Читу, как я уже писал, меня занесло в начале 1985 года в госпиталь. Тогда я мельком познакомился с некоторыми во-

совцами и городом. Был на квартире Е.Г. Цехановича. Валюша, его жена, угощала нас разнообразными закусками, и мы вспоминали чудесный город Львов и нашу службу там. Женя начинал помощником коменданта во Львове, потом прошёл там же «З», затем старший офицер в «ЗО» ПрикВО и после был начальником ВОСО 13А в Ровно. Из ПрикВО был направлен на должность заместителя начальника ВОСО ЗабВО, к Л.К. Руденко. Когда Л.К. Руденко был назначен начальником ВОСО Главкомата войск ДВ, то Е.Г. Цеханович вступил в должность «ЗО» ЗабВО (1979 г.). Так произошла наша встреча в Чите. Генерал Е.Г. Цеханович имел уже солидный опыт и «брюшко». Но в делах он был, как и прежде, подвижен и остёр на язык. Его хобби были многочисленные анекдоты, на различные темы. Он искусно доносил их до слушателей. Очень любил семечки. Даже на командирских сборах в Москве он не расставался с ними.

Основательно с Читинским гарнизоном я знакомился после поездки по БАМу. Е.Г. Цеханович с женою был в отпуске во Львове и я без него хорошо поработал в его «епархии». За него оставался заместитель полковник Гавриленко Иван Григорьевич, в должности находился уже шесть лет, имел большой служебный опыт. Он подробно доложил о состоянии службы ВОСО, выполняемых задачах и по другим вопросам, интересующим меня. В первую очередь о личном составе службы. Она, как и в САВО, состояла из 12 офицеров и трёх служащих. На перевозки был нацелен заместитель начальника службы, а на технические вопросы – главный инженер полковник Г.Г. Кравченко. Он мне досконально доложил вопросы технического оснащения основных ж.-д. направлений, в том числе по Монгольской железной дороге. До обеда мы втроём обговорили всё, что меня интересовало. После обеда я беседовал с офицерами службы. Три человека были в отпуске, а два в командировке. Мобилизационной работой занимался подполковник В.А. Насильников, оперативными перевозками майор В.В. Ашихмин, снабженческими – подполковник А.А. Жарёхин, воздушными – подполковник М.Н. Запотылок, водными – подполковник Ю.К. Бабушкин. Контрольно-финансовую работу возглавлял подполковник С.Н. Павлов. Офицеры дело своё знали и поставленные задачи выполняли. Грубых нарушений воинской дисциплины среди офицеров не было, пьяниц тоже не было, что меня обрадовало. Служба с пьяницами – это кабала. Такое я испытал в САВО, когда в службе ВОСО был алкоголик и его пришлось с большими потугами уволить. Приехал я в Главкомат и здесь в нашей службе оказался офицер-алкоголик, с ним также пришлось повозиться, прежде чем уволить. А за ними ведь жёны и дети, просто беда. Надо сказать, что перед проверкой и знакомством со службой ВОСО, я с И.Г. Гавриленко был на приёме у начальника тыла ЗабВО генерал-лейтенанта Г.А. Горбунова, с которым состоялась интересная беседа, большей частью по тыловым вопросам. К восовцам у него претензий не было.

Верно, командование округа беспокоят вопросы простоев вагонов сверх нормы, но здесь забота у всех, хотя восовцы могли бы сделать больше.

По окончании работы мы с И.Г. Гавриленко проехали по городу. Громадная центральная площадь с величественным зданием обкома партии и памятником В.И. Ленину, а, напротив, через площадь, здание штаба ЗабВО и другие видные здания. На холме стояла старая церковь, где молились декабристы. В Чите не один холм, а несколько и на них стоят каменные и деревянные дома. Город большой и разноликий, заселён во многом переселенцами и бывшими арестантами. Были в местном музее. Про декабристов экспонатов достаточно. О их жизни можно узнать и в других музеях Забайкалья, например в Сретенске, где я однажды был по делам службы и заходил в музей. По южной части Читы течёт Шилка (Ингода), а через город её приток Чита. Шилка судоходная для небольших судов. В Чите в ряду промышленных предприятий имеется судостроительный завод, где строили баржи различной грузоподъёмности, в том числе для Амурского пароходства. Климат в Чите, прямо скажем скверный, особенно для приезжих и со слабыми лёгкими.

На другой день я работал в «З» Забайкальской железной дороги. Встречал меня «З» полковник Гринфельд Юрий Владимирович и было ему 45 лет. Худощавый брюнет, подтянут и в очках. Держался он подчёркнуто строго и независимо. «Знал себе цену», но это очень хорошо, если человек строг к себе и к подчинённым и никакого панибратства. И в своей оценке я не обманулся, когда поближе познакомился с «З» и его подчинёнными. Всего в «З» 18 офицеров и пять служащих. Коллектив приличный и им надо умело управлять. В отпуске было семь офицеров и два в командировке. С одной стороны, плохо ,что почти половина офицеров в отпуске, с другой стороны, хорошо, ведь люди отдохнут в хорошее время года, учитывая плохой климат. Так что, никаких претензий по этому вопросу не было. Ю.В. Гринфельд доложил о Забайкальской магистрали и органах ВОСО на ней. Общая протяжённость ЗабЖД составляет 4000 километров, из них 2300 километров двухпутных линий (Транссиб). До 50 процентов Транссиба было электрифицировано, завершить эту работу должны были в 1990 году. С линии Карымская-Забайкальск был выход на китайские железные дороги через перегрузочный район. Здесь же был второй выход на Монголию (Борзя-Соловьёвск – Байн-Тумэн). Дорога работала в напряжённых условиях ввиду ведущихся на многих участках работ по электрификации и недостатка в специалистах, из-за малой населённости в отдалённых районах и плохого, резко континентального, климата. Главной задачей дороги было: обеспечить большой транзит на БАМ, в морские порты и в промышленные города Дальнего Востока. По Транссибу шли длинносоставные поезда весом до 5000 тонн. Долго приходилось ждать на переезде прохода такого поезда, особенно с длинными цистернами и большими контейнерами. Пропускная способность на электрифицированных участ-

ках Транссиба была доведена до 90 пар поездов в сутки. В течение дня я изучал работу «З», в том числе и мобилизационные вопросы, беседовал с офицерами. Не все офицеры были обеспечены квартирами. Некоторые имели взыскания (три офицера), но больше поощрений. Служебных помещений было достаточно. В общем, служебная деятельность «З» была на должном уровне. Впечатление у меня осталось хорошее. Состоялась встреча с начальником дороги Видякиным Георгием Георгиевичем. Среднего возраста, представительный мужчина был расположен к разговору. Речь шла о перевозках, погрузке вагонов, выполнении планов, о ходе электрификации и др. Меня интересовали вопросы капитального ремонта главных путей, поступление на дорогу новых локомотивов, строительство обхода станции Чита и другие вопросы, касающиеся массовых воинских перевозок в особый период. Мне были даны ответы на проблемы по этой теме. Они были и решались с большими потугами. Беседа прошла в дружеской обстановке, предложен был и кофе. Я поблагодарил за беседу, и мы попрощались. В последующем я не раз общался с офицерами «ЗО» и «З» по делам службы и хорошо помню офицеров руководящего звена И.И. Шемченко, В.Л. Жлобинского, А.Н. Миронова, В.И. Дёмина, С.А. Смирнова и других. В свою службу я брал в основном офицеров из «З» ЗабЖД. Так, по замене к нам пришли А.Н. Миронов, который в последствие стал «ЗО» СибВО, В.В. Пицкалёв, который от нас уехал на должность коменданта ж.-д. участка и станции Комсомольск-на-Амуре.

На следующий день я работал в комендатуре (ЗКУ Чита). Комендант подполковник Б.С. Крюков и два офицера были в отпуске. Комендатуру представлял зам. ЗКУ майор В.П. Крылов. Дисциплина здесь была похуже, чем в «З». Просмотрел я все карточки и нашёл в них наказания за пьянку (А.С. Сергиенко, В.А. Соловьёв, Ю.Н. Цыганков). Даже заместитель коменданта получил от «З» строгий выговор за отсутствие контроля за движением срочного эшелона. Пришлось мне скрупулёзно разбираться с дисциплинарной практикой, партийно-политической и воспитательной работой в комендатуре. Во многом была формальность и отсутствовала живая работа с офицерами. Такое же положение было в комендатуре на пассажирской станции Чита-2, которую возглавлял майор Е.Ю. Мосеев и, который имел взыскание по службе. Какой же это был пример для личного состава? Проверил я и комендатуру аэропорта, которой руководил майор Б.Б. Берновский. Здесь был порядок. По итогам проверок у меня состоялся серьёзный разговор с Гринфельдом и Гавриленко. После возвращения Е.Г. Цехановича из отпуска с ним я тоже говорил о состоявшейся проверке и недостатках в работе с офицерами. Впредь, бывая в Чите, я уяснял состояние дисциплины и принимаемые меры по её укреплению в органах ВОСО.

Занимаясь служебной деятельностью в Главкомате, я отдавал себе отчёт в том, что главное для меня – это мобилизационная подготовка органов ВОСО и транспорта, то есть подготовка их к массовым воинским пе-

ревозкам. Бывая в окружных и линейных органах ВОСО, я всякий раз интересовался и изучал эти вопросы. С начальниками дорог и отделений дорог, с начальниками управлений ГА и ОАО, с начальниками пароходств при встречах обязательно затрагивались эти вопросы. Но обходить вопросы воинской дисциплины в органах ВОСО, вопросы воинских перевозок и простоев вагонов в войсках я не мог. Это тоже важные составляющие готовности органов ВОСО успешно работать в особый период. Поэтому я обращал внимание, требовал от подчинённых и делился своим опытом налаживания службы в органах ВОСО. Ко всему и в войсках я проверял расчёты на перевозку, обученность личного состава перевозкам видами транспорта, наличие проволоки и крепёжных приспособлений.

Теперь мне хотелось бы остановиться на некоторых гарнизонах, в которых я побывал в разное время в составе комиссий Главкомата, на учениях или по собственному решению. Наиболее важным был Владивосток, где я был дважды. Там дислоцировались штаб ТОФа, значительные силы ВМФ и армейская группировка ДВО. Достаточно было и восовских органов. В штабе флота размещалось управление ВОСО ТОФа, во главе с капитаном 1 ранга Флусовым Анатолием Афанасьевичем. Сорокавосьмилетний мужчина, среднего роста, шатен, с приятным лицом, в очках, интеллигентный в общении, выдержанный в характере, хорошо знающий своё дело флотский начальник. Таким мне запомнился Анатолий Афанасьевич при первой встрече. Потом мы встречались ещё два-три раза. У него в службе ВОСО было девять офицеров и шесть служащих. Штат не велик, работы было предостаточно и восовцы-моряки с задачами справлялись успешно, да и дисциплина в органах ВОСО ТОФа была на должном уровне. В 2007 году А.А. Флусов выпустил книгу под названием: «Военно-морские сообщения в воспоминаниях ветеранов» (к 75-летию органов военно-морских сообщений Тихоокеанского флота). Книгу мне прислал Анатолий Афанасьевич с дарственной надписью. Слова о моём неоднократном пребывании на ТОФе меня очень тронули и я от души признателен ветеранам военно-морских сообщений. Под стать начальнику был его заместитель капитан 2 ранга М.С. Бескровный. Старшие офицеры и офицеры службы В.М. Головин, В.Ф. Кох, И.Н. Кузьмин, Ю.М. Черняткин, В.М. Назаров и другие во время беседы показали хорошие знания своих обязанностей. Не всё мне было сразу понятно, особенно морская лексика, но я, не стесняясь, задавал уточняющие вопросы и старался понять суть дела. А размах дислокации флота и войск по Советскому побережью Дальнего Востока громадный (протяжённость побережья составляет 26 тысяч километров). Почти во всех значительных морских портах имелись флотские или армейские гарнизоны. И туда из Владивостока (Находки и Восточного), Ванино и Николаевска-на-Амуре по морю шли грузы и ехали пассажиры. Все воинские морские перевозки планировались службой ВОСО ТОФа и выполнялись морскими пароходствами. Контроль за погрузкой, выгрузкой и

движением судов осуществляли линейные органы ВОСО флота. Во Владивостоке, кроме «З» ТОФа, имелись «З» военно-морской флотилии (капитан 1 р Клюкин А. Н)., «З» Дальневосточного морского бассейна (капитан 2 р Куниевский Л. В.) и военно-морская комендатура участка (ЗКУ Мор. капитан 2 р Величко В.В.). Со всеми я познакомился и уяснил их работу. Были мы с А.А. Флусовым и Л.В. Куниевским на приёме у начальника Дальневосточного морского пароходства (ДМП) Миськова Виктора Ивановича. Встреча была интересной и полезной для меня.

Потом я знакомился с работой Владивостокского морского порта. Порт расположен в бухте Золотой Рог – одной из самых удобных в мире. В неё могут заходить суда с любой осадкой. Порт был хорошо механизирован и имел склады большой ёмкости. Одновременно у причалов могло разместиться до 24 судов. В порту работало 140 кранов разной грузоподъёмности. Ежегодный грузооборот составлял 8 миллионов тонн. Порт имел 160 своих судов (буксиров, пассажирских, ледоколов и других). В порту работало 2000 рабочих. Порт мне показывал В.В. Величко. Мы обошли громадную территорию порта и мне трудно было разобраться в этой «чащобе» кранов, больших контейнеров, ящиков, вагонов и другой всякой разности. Комендант хорошо ориентировался в этой «круговерти» и уверенно шёл вперёд, рассказывая и показывая площадки и специализацию работы на них. Порт тесно увязывал свою работу с железной дорогой. 94 процента грузов приходит с железной дороги. Порт отправляет грузы и пассажиров в 1500 портов и пунктов побережья Дальнего Востока и Арктики (хотя население Дальнего Востока составляло всего 6 миллионов человек). Особых условий для погрузки (перегрузки) и отправки воинских грузов не было, кроме разрядных грузов, но учитывались все грузы в адрес воинских частей. В завершение мы зашли к начальнику порта Робкарову Михаилу Фёдоровичу и он подробно рассказал о работе порта, достигнутых успехах (план пятилетки завершат к 31 августа, а годовой к 29 декабря) и проблемах. Был разговор и о мобподготовке порта к работе в особый период.

В этот или другой день мы с А.А. Флусовым, А.Н. Клюкиным, А.И. Рублевским, В.В. Величко посетили авианосец «Минск». Принял нас командир (Фамилии его в своих записках, к сожалению, не нашёл). Он нам показал и рассказал об устройстве корабля и его возможностях. Посмотрели внутренние помещения со стоянкой истребителей и устройства для их подъёма на палубу. Потом были в машинном отделении и в других отделениях. На корабле постоянно используются лифты для перемещения вниз и вверх, как в многоэтажном доме. Наездились и насмотрелись изрядно. В завершение командир предложил нам сауну, а потом флотский обед. Всё было здорово, по-флотски, и я уходил с корабля в приподнятом настроении, поблагодарив за тёплый приём командира корабля. Кстати, на этом корабле служил мой родственник, двоюродный племянник, Валерий, в во-

инском звании капитан 2 ранга, но он был в отпуске. Закончит он службу капитаном 1 ранга и останется жить во Владивостоке.

Следующими портами были порт Находка и Восточный. Они специализировались на экспортно-импортных перевозках, в большей степени в контейнерах. Через них также шли воинские перевозки, и органы ВОСО осуществляли контроль. Своим размахом, количеством судов, кранов, контейнеров и вагонов, эти порты оставили неизгладимое впечатление. Знакомился я также с комендатурой аэропорта Владивосток, где служили четыре офицера во главе с майором В.Д. Зуевым. Комендатура подчинялась А.А. Флусову.

Последним и важным органом ВОСО во Владивостоке была военная комендатура ж.-д. участка и станции во главе с подполковником А.П. Малаховым. Комендатура призвана была обеспечить строгий контроль за поступлением в морской порт на перевалку большого объёма различных воинских грузов и своевременно извещать об этом морскую комендатуру и военную перевалбазу. В комендатуре было 11 офицеров (вместе с начальником агитпункта). По итогам проверки за 1985 год комендатура получила удовлетворительную оценку, в основном за недостатки в служебной деятельности и слабую исполнительскую дисциплину, к сожалению, комендант недавно вступил в должность и не мог исправить существующее положение. Забегая вперёд, скажу, что уже на следующий год комендатура показала хорошие результаты. Заместитель майор В.А. Гапченко, вместе с А.П. Малаховым заканчивал в 1971 году ХИИТ, не проявлял должных командирских качеств и не стремился в своём совершенстве. Тянулись «в хвосте» старшие помощники капитаны О.А. Симаков (восемь лет в должности), Ю.Н. Квасов (семь лет в должности), старший лейтенант А.Н. Носков (пять лет в должности). Поэтому Малахову пришлось «брать быка за рога», чтобы вытянуть комендатуру из числа отстающих. С комендантом и офицерами у меня шёл откровенный разговор, и я старался, как мог, повлиять на улучшение служебных дел в комендатуре. О своей проверке комендатуры я подробно рассказал А.Т. Федченко.

Город Владивосток мне понравился. Как я уже писал, он напоминает Одессу и Севастополь, это большой приморский город, центр богатого Приморского края. Центр города застроен старинными красивыми служебными и жилыми зданиями. Два больших порта (общий и рыбный), крупная железнодорожная станция со множеством подъездных путей представляют собой огромный транспортный узел, способный обеспечить потребности во всех внутренних и зарубежных перевозках. К тому же город промышленный, имел более двухсот промышленных предприятий. Отрицательной стороной порта являются туманы и замерзаемость порта с конца ноября по март. Для льда существуют ледоколы; туманы то появляются, то исчезают, и, во всяком случае, и лёд и туманы не являются непре-

оборимым злом. Поездом я выехал в Хабаровск, а оттуда самолётом в Улан-Удэ.

Периодически отдыхали мы с женою на Байкале. Байкал обладает притягательной силой, в него влюбляешься сразу и бесповоротно. Мы с Валей с трепетом в душе подходили к берегу Байкала. Своей мощью он очаровывает и вдохновляет. Сразу на ум приходят слова знаменитой песни: «Славное море, священный Байкал!» и ты содрогаешься от восторга встречи с ним, стоишь и смотришь вдаль, в его седые волны! Столько о Байкале сказано и спето и сколько ещё будет впереди! Недалеко от берега, стояли деревянные охотничьи домики военного охотничьего общества, егерем в нём был отец Анны Николай. Здесь на берегу разводили костёр и варили байкальскую уху, жарили омуля. Всем у костра было хорошо и весело. Я пытался купаться, но вода даже в жару была слишком холодной. Всякий раз после краткого купания я пил водку, а потом горячий чай. Здесь же росли кудрявые кедры, а на них были шишки, шишки я рвал и поджаривал на костре. Потом с удовольствием щёлкал орешки. Здесь же стоял большой деревянный стол, сколоченный из досок, и мы рассаживались за ним в ожидании вкуснейшей ухи и рюмки с водкой. Такая прелесть! Потом катались на моторной лодке. Иногда мы оставались на ночь и спали в охотничьем домике. Ночью я слышал дыхание Байкала и под шум волн засыпал. Два дня, проведённые у Байкала, прибавляли силы и годы жизни. Были мы на Байкале летом, осенью, зимой и весной, около 10-12 раз и всякий раз там было очень хорошо, особенно у новых прекрасных друзей. До дней последних Байкал красками запечатлён в моей памяти. Побывали мы с Валей и на чудесном Гусином озере. Здесь с лодки мы наловили целое ведро крупных окуней, а потом на берегу варили уху в котелке на костре, и, конечно же, ели её с аппетитом после одной-двух рюмок водки. Потом я купался, бросаясь в метровые волны разбушевавшейся стихии. Это было так здорово чувствовать себя на пустынном берегу громадного озера!

В Уссурийске был я дважды. Один раз летом, с проверкой комендатуры ж.-д. участка и станции Уссурийск и подчинённых ей комендатур ж.-д. станций Гродеково (перегрузочная на китайской границе), Сибирцево, Спасск-Дальний, Ружино. На эти и другие станции базировались соединения и части общевойсковой армии. Здесь мне пришлось основательно поездить по гарнизонам, проверять не только служебную деятельность учреждений ВОСО, но и тыловое и квартирно-эксплуатационное обеспечение войск. Проверял столовые, медпункты, казармы и ротные хозяйства, склады и котельные. Сохранились некоторые записи этих проверок и мне даже не верится сейчас, что, находясь на службе в тылу, я многому научился и участвовал во многих проверках и знал различные нормы обеспечения по разным тыловым службам. Как говорят: «с кем поведёшься, от того и наберёшься». К сожалению, находясь в тылу, офицеры ВОСО

меньше уделяют внимания своей специальной военно-транспортной подготовке. В тылу ВОСО, как «белая ворона», и нужны они для солидности, а не для дела. Находясь в подчинении штабов, ВОСО были на месте, то есть на «рельсах» и двигали своё дело куда успешнее, чем в тылу. Но это так, между прочим, для души. Верно и то, что любой высокопоставленный офицер, а тем более генерал, должен владеть необходимыми данными для проверок войск и обнаружения недостатков, делать соответствующие выводы, принимать меры к исправлению положения и докладывать вышестоящему командованию. И всё же ВОСО лучше находиться в подчинении Генштаба, чем в тылу.

Уссурийск сравнительно большой город с боевым историческим прошлым. Партизаны С. Лазо громили в гражданскую войну белогвардейцев и японцев. Герой гражданской войны, отважный командующий и большевистский руководитель Сергей Лазо заживо был сожжён японцами в топке паровоза. В центре города стоит ему памятник и тот паровоз, в котором он завершил свою героическую жизнь в возрасте 26 лет. В городе много различных промышленных предприятий. Хорошо обустроен центр. Командующим общевойсковой армией был генерал-лейтенант Родионов, будущий министр обороны РФ во времена Ельцина. Прежде во Львове, в моё время, он прошёл службу командиром 7 МСП 24 Самаро-Ульяновской, Бердичевской, Железной дивизии, а потом и командиром этой дивизии. По делам службы мне приходилось встречаться с ним. Поэтому встреча с ним в штабе армии была тёплой и непринуждённой.

Комендатура ВОСО (ЗКУ) Уссурийска 1 разряда, возглавляемая подполковником С.И. Калмыковым, имела важное значение в обеспечении воинских перевозок в Приморье. В целом, офицеры всех комендатур, а их по штату 33, были подготовлены и знали своё дело. Погрузка и выгрузка для войск, военных строителей и КЭЧ были значительными, поэтому и начисления штрафов за простои вагонов были приличными. По этим вопросам я тщательно разбирался с комендантами С.И. Калмыковым, С.И. Антиповым (Гродеково), В.А. Андреевым (Спасск-Дальний), О.А. Симаков (Сибирцево), В.Д. Жидков (Ружино) и предъявлял требования по улучшению этой работы, делясь своим большим опытом, особенно во время службы в САВО. Во время пребывания на комендантском участке я вместе с комендантами встречался с работниками отделения дороги (НОД – А.М. Ходаковский) и с начальниками станций и само собой - с начальниками гарнизонов и с командирами войсковых частей и учреждений. В военных городках ходил по квартирам и проверял обогрев. Сколько я услышал от женщин упрёков в адрес военных властей! То уголь плохой, то оборудование неисправное, то истопники-солдаты не годятся для дела. Много выявлялось беспорядков в войсках, потому и дисциплина хромала в ряде частей, а отсюда и нарушителей дисциплины и порядка было предостаточно, в том числе неуставных взаимоотношений. У меня в блокноте

записано, что за 1985 год патрулями на Уссурийском железнодорожном участке было задержано 212 военнослужащих срочной службы, оставивших свои воинские части. Так что комендантская служба поддерживалась на должном уровне, за что ряд офицеров комендатур имели поощрение.

Важную роль в системе военных сообщений (ВОСО) играли начальники ВОСО армейских объединений (ЗА) и на флоте – флотилий. Их было семь в армиях и три на флоте.

Кроме своих функциональных обязанностей начальники ВОСО армий (флотилий) имели дополнительную нагрузку по тыловой или штабной работе, причём значительную нагрузку. По опыту я хорошо знал их работу, а потому при проверках спрашивал то, что требовалось. В ДВО в то время ЗА были подполковники С.И. Коломиец, М.П. Кочан, В.А. Герасимов, Е.С. Белоусов, в ЗабВО – А.Ф. Голоденко., А.Ф. Яровиков, В.И. Телегин. В разное время и при различных обстоятельствах я встречался с каждым. Особенно мне запомнились Белоусов Евгений Сергеевич (Белогорск) и В.И. Телегин (Улан-Удэ). С Е.С. Белоусовым я объехал несколько гарнизонов и наших восовских комендатур (Сковородино, Магдагачи, Шимановская, Ледяная, Свободный, Благовещенск, Завитая, Архара). В частности, к станции Ледяной примыкает подъездной ж.-д. путь ракетной дивизии, где я встречался с начальником транспортной службы дивизии майором-восовцем (фамилию, к сожалению, не помню) и начальником станции. Была зима, мороз и снег. На память остались фотографии. Такие встречи незабываемы. С В.И. Телегиным я встречался в штабе армии и на учениях с привлечением войск (перевозка гусеничной техники МСД). После моей службы в армии мы с женой из Киева ездили в ГДР по приглашению и там, в Вюнсдорфе, встретили его с женою. Они возвращались из отпуска к месту службы в Дрезден, где он был ЗА 1 гв. ТА. Потом неоднократно встречались в Киеве, где он жил с семьёй, как и я, и занимал должность «З» Юго-Западной железной дороги. Так что с Владимиром Ильичом нас связывала тесная дружба.

На военно-морских флотилиях во Владивостоке, Советской Гавани и в Петропавловске-на-Камчатке начальниками ВОСО были капитаны 1 р А.Н. Клюкин, В.М. Лукошкин., М.М. Муслимов. Они, как и «З» ТОФа подчинялись штабам. С ними я встречался, когда бывал в пароходствах, в портах и в первую очередь в органах ВОСО. Главными вопросами флотских ВОСО были воинские перевозки всеми видами транспорта и подготовка органов ВОСО и средств транспорта на военное время. В эти вопросы я вникал и старался понять суть дела. Это пригодилось на последующих учениях, на которых предусматривались комбинированные железнодорожно-речные и морские перевозки войск. Один раз на больших учениях мне пришлось вместе с начальником штаба Главкомата А.Н. Клеймёновым (он возглавил штаб после В.М. Михайлова) делать расчёты на перевозку комбинированным способом МСД из ЗабВО на Камчат-

ку. Всё это делалось в ускоренном темпе, используя записи в моей рабочей тетради о возможностях речных и морских судов на перевозку военной техники. Москва требовала доклада о сроках на перевозку дивизии, и посредники следили за нашей работой, Главком И.М. Волошин периодически подходил к нам и интересовался ходом работы, от которой зависело принятие решения «на оборону» Камчатки. На том учении мы находились на КПУ Главкомата, в глубоком подземелье, и помощников у меня никого не было. В такие ситуации я попадал не раз и всегда был в готовности выполнять поставленные задачи вместе с подчинёнными или в одиночку.

Интересным моментом в моей служебной деятельности было изучение бронепоездов, которые находились на вооружении в ЗабВО (4 единицы) и в ДВО (6 единиц). Будучи в Чите, я поехал на станцию Лесная знакомиться с бронепоездами. Со мной был комендант ж.-д. участка и станции Чита подполковник Б.С. Крюков. База стоянки бронепоездов находилась на достаточно большой территории, огороженной сплошной стеной. Внутри был подъездной ж.-д. путь с развитием (несколько путей и тупиков), на котором стояли вагоны бронепоездов. На территории находились строения (казарма, склад, хранилище и другие). Состав бронепоезда. Тепловоз ТГ-16, крытый броневагон (КП, УС, МедП, личн. сост. 30 чел.), бронированная платформа для танка ПТ-76 – 2 штуки, полубронированная платформа прикрытия с рельсами и шпалами – 2 штуки. За каждым бронепоездом закреплено по пять бронелетучек. Бронелетучка состоит из маломощного тепловоза и двух полубронированных платформ для танков Т-55. Каждый бронепоезд приписан для охраны и обороны определённых участков железных дорог (Транссиба) размером в среднем до 100 и более километров с важными объектами (большие мосты, тоннели и крупные ж.-д. станции). В ходе изучения и проверок состояния бронепоездов в двух округах было выявлено много недостатков, о чём я представил доклад начальнику штаба Главкомата, учитывая, что бронепоезда находились в ведении оперативных управлений военных округов. Главным недостатком было то, что тепловозы и вагоны и часть техники стояли под открытым небом. А те строения, что были для людей и техники, требовали капитального ремонта. Были и другие серьёзные недостатки по личному составу, учебным мероприятиям и мобилизационным вопросам. Восовцы уже в теперешние времена мне рассказывали, что во время Чеченской кампании один из тех бронепоездов прикрывал некоторые объекты железной дороги, так сказать испытывался в деле, и басаевцы пытались уничтожить его. Был подорван путь и два вагона сошли с рельсов. На учебных сборах руководящего состава ВОСО ЗабВО, ДВО, СибВО, САВО и ТОФа в 1987 году под руководством А.С. Клёмина участникам был показан в действии бронепоезд и летучка со стрельбой танков. Там же, на станции Лесной, показывали процесс отмобилизования органов ВОСО с использованием специально оборудованных вагонов под помещения пунктов приёма приписного

состава и его обеспечения имуществом и оружием. Организовывал Е.Г. Циханович, я принимал самое активное участие. Один раз мы ездили с начальником штаба ЗабВО М. Бурлаковым. Он тщательно всё проверил и дал ряд указаний по организации учебного процесса.

На Сахалине я был дважды. Всё, что о нём писал А.П. Чехов в конце 19 века, я там не обнаружил. Каторги и измученных людей там не было и в помине. Остров по условиям жизни на нём особо не отличался от жизни на материке, разве что проливными дождями и обильными снегопадами. Южная часть острова, побывав в руках у японцев, резко отличалась от северной своим благоустройством, особенно по дорогам, станциям, портам и жилью. Южно-Сахалинск – областной центр Сахалинской области, красивый город с населением более ста тысяч человек. В моё время в Южно-Сахалинске действовало пятое отделение ДВЖД и в нём находилось управление военного коменданта ж.-д. участка и станции Южно-Сахалинск. Комендантом был подполковник А.А. Курильчик, заместителем – майор Н.Н. Ермолёнок. Ермолёнка Николая Николаевича я знал по Львову, и потому было очень приятно с ним встретиться на Сахалине. Комендатуру я проверил, уяснил её задачи, познакомился с офицерами. Потом побывал в штабе армейского корпуса и в других армейских частях и учреждениях, Как всегда, встретился с НОДом и начальником станции. Обо всём увиденном у меня осталось очень хорошее впечатление, особенно от музея, расположенного в чудесном здании японской архитектуры (одно единственное прекрасное здание, оставшееся от японцев в Южно-Сахалинске).

Важное место в системе военных сообщений на Сахалине занимали «З» Мор. Сахалинского бассейна, дислоцирующийся в морском порту Холмск в здании морского пароходства и подчинённая ему комендатура морского порта Корсаков. Я побывал в этих двух учреждениях и познакомился с личным составом, а также с работой Сахалинского пароходства и двух портов. У меня остались фотографии о пребывании у моряков. «З» Мор. кап. 2 р. К.А. Кольцов высокий энергичный военный моряк показал мне порт Холмск, в том числе причал с ж.-д. путями для погрузки вагонов на паром. Потом на катере объехали мы бухту порта и посмотрели снаружи на причалы, суда и лес кранов, на этот «живой муравейник». В другой раз был я на Сахалине с начальником штаба Главкомата А.Н. Клеймёновым. Он возглавлял рекогносцировочную группу генералов и офицеров по подготовке командно-штабного учения совместно с войсками. Мне бала поставлена задача договориться с начальником пароходства о выделении на учение грузового судна для погрузки в него мотострелкового батальона с необорудованного берега. Я знал, что глубоких мест у берегов Татарского пролива нет, но не стал возражать начальнику штаба. Решил поехать к К.А. Кольцову и в пароходстве детально обговорить этот вопрос. С начальником пароходства мы решили вопрос выделения судна, и каким образом погрузить на него батальон. Единственное ре-

шение – это погрузка военной техники на судно на рейде с помощью плашкоутов и судовых кранов. Техника своим ходом с берега заезжает на плашкоуты (мелкие самоходные баржи), которые затем подходят к судну на рейде и с них техника перегружается на судно. Взяв карту с обозначением глубин в Татарском проливе и расчёты на перевозку войск морскими судами, мы с К.А. Кольцовым поехали в штаб корпуса на доклад к начальнику штаба Главкомата. Доклад получился, и Клеймёнов дал добро на подготовку батальона и судов к учению. Перевозка выполнялась следующим образом. Мотострелковый батальон на БТР-ах (мсб) 413 мсп, 73 мсд 26 августа 1987 года был погружен на ж.-д. станции Комсомольск-на-Амуре в эшелон и отправлен в морской порт Ванино. В порту его перегрузили на морское судно, которое после пересечения Татарского пролива стало на рейде возле Углегорска. Здесь военная техника судовыми кранами перегружалась на три плашкоута, которые перевозили её к берегу. После выгрузки батальон совершил марш в Паранайск, где погрузился в эшелон и по железной дороге перевезен в порт Холмск. В порту Холмск эшелон погрузили в морской паром и перевезли в порт Ванино, а оттуда по железной дороге на станцию Комсомольск-на-Амуре, на зимние квартиры. Батальону ставились боевые задачи во время передвижения по всему маршруту, и посредник фиксировал выполнение поставленных задач. По линии ВОСО всё прошло на должном уровне, о чём было отмечено по итогам учения. Это была небольшая часть перевозок, но представлялась важной в системе слаженности в работе органов ВОСО, транспорта и перевозимых войск.

В Петропавловске (Камчатском) я был в течение трёх дней с проверкой органов военно-морских сообщений. Как и Владивосток, он знаменит своей историей, в том числе и боевой. Во время Крымской войны (1853-1856 гг.) 18-24 августа 1854 года (по стар. стилю) англо-французская эскадра бомбардировала город и оборонительные сооружения, дважды пытались высадить десант, но гарнизон вместе с населением под руководством военного губернатора генерала В.С. Завойко мужественно сражался и не допустил захвата города противником. В музее я смотрел панораму этого сражения и до глубины души был взволнован героическим подвигом наших предков. Петропавловск-Камчатский - центр Камчатской области, важный порт и экономический центр на Дальнем Востоке, имеет также большое военное значение для нашей страны. Авачинская губа – одна из лучших естественных гаваней мира, глубина – до 26 метров, доступна для любых судов круглый год. В Петропавловской бухте расположены торговый и рыбный порты. В северной части бухты расположена военно-морская база для атомных подводных лодок и надводных кораблей. В здании Камчатского морского пароходства расположены служебные помещения «З» Мор. Петропавловского бассейна, которое возглавлял в то время капитан 2 ранга Ф.И. Ковалёв, его замом был капитан 1 ранга Г.В. Скопин. Встречали меня также «З» ТОФа А.А. Флусов, «З» Флотилии капитан

1 ранга М.М. Муслимов и военный комендант порта и участка капитан 2 ранга А.С. Малышкин. В пору растеряться от такой блестящей когорты, но я «устоял» и обстоятельно познакомился с работой военно-морских органов военных сообщений. Наряду с проверкой меня возили по городу, по музеям и забирались в гору, откуда хорошо были видны город, Авачинская губа, а за нею Тихий океан. Не так уж далеко от города поднялась ввысь Ключевская сопка с курящимся вулканом, а за нею другие сопки, а за ними – долина гейзеров, куда я, к сожалению, не съездил. В бассейнах с термальными водами я купался вместе с военными моряками. Восовцы устроили прогулку по Авачинской бухте на пассажирском теплоходе с кратковременным выходом в открытый океан. Открывался великолепный вид на город и гористый пейзаж с сопками за ним. Я смотрел и любовался живыми картинами природы и деяниями рук человеческих. Потом в кают-компании был званый обед со множеством рыбных блюд и горой крабов. На память остались фотографии тех памятных встреч, где я снят в армейской шинели в кругу военных моряков-восовцев.

Трижды я был в Монголии, где базировалась на железную дорогу наша армейская группировка со штабом в Улан-Баторе (прежде Угра). От прежнего великого монгольского ханства, завоёванного Чингисханом, осталась невеликая страна с населением в полтора миллиона человек. Улан-Батор по размерам сопоставим с нашими областными городами, с населением до 300 тысяч человек. Центральная улица с большими светлыми кирпичными зданиями смотрится хорошо, остальные улицы – с блочными девятиэтажными домами построены по нашим проектам с участием советских строительных организаций. Хватает и пятиэтажек хрущёвского типа. Побывал я в музее нашего полководца Г.К. Жукова. Монголы бережно относятся к памяти о тех славных исторических событиях совместной борьбы против японских захватчиков. За городом, за высокой стеной, раскинулся целый лагерь из монгольских кибиток и людей там всех возрастов, особенно детей, ютилось очень много, как муравьёв. Картина совсем неприглядная. На улицах и по помойкам можно было встретить тощих коров, которые искали себе пропитание. Бедный народ монголы, как многие теперь и наши люди, к великому сожалению. Но тогда, в наше время, жизнь бурлила, монголы с нашей помощью обустраивались, создавали свою промышленную базу и инфраструктуру, развивали сельское хозяйство, в основном животноводство и в большей мере торговали с нами. Как и буряты, монголы добродушны и гостеприимны. Управление Улан-Баторской железной дороги работало с помощью наших специалистов. Протяженность дороги составляла 1400 километров колеи шириною 1520 мм. Наших железнодорожников в Улан-Баторе и на других крупных станциях хватало. Так что, слишком большой разницы между Улан-Батором и Улан-Удэ я не заметил, в смысле обличья и нравов бурят и монголов, да и пагоды у них один к одному.

При управлении Улан-Баторской железной дороги находилось наше Представительство ВОСО, где вместо Ю.А. Любимова был уже новый начальник – подполковник В.И. Черкасов, его заместителем – подполковник И.И. Кацило. Всего было в представительстве десять офицеров. Я очень внимательно изучил работу Представительства ВОСО, познакомился с каждым офицером, узнал их жилищно-бытовые условия. С работой офицеры справлялись, хотя трудности и проблемы существовали, особенно с выгрузкой вагонов в адрес войсковых частей и учреждений. Наши комендатуры дислоцировались на ж.-д. станциях Дархан, Чойр, Сайн-Шанд, Байн-Тумэн. Это были населённые пункты (военные городки), где базировались наши войска (дивизии, полки и другие тыловые органы обеспечения войск). Во всех военных городках, начиная с Улан-Батора я побывал и не раз и обстановку с перевозками изучил достаточно хорошо. Однажды в штабе армии мне пришлось вместе с начальником ВОСО армии подполковником Г.Г. Довгополым отрабатывать план перевозки по передислокации одной дивизии из Монголии в районы Иркутской области. План был утверждён и я вместе с другими представителями Главкомата контролировал отгрузку и отправку эшелонов этой дивизии. Смотрю в свои записные блокноты и вспоминаю поездки по монгольским разбитым дорогам. Так, я побывал однажды в одном из отдалённых гарнизонов Булган, оторванном от железной дороги (120 км), в частности от станции Эрдэнет, куда шли грузы для этого гарнизона в значительных размерах, особенно каменный уголь. Из-за плохой выгрузки вагоны простаивали и на войсковые части начислялись большие штрафы. Пришлось разбираться и принимать меры. Как всегда – отсутствие в войсках средств механизации, а солдатский ручной труд непроизводительный, да и не вовремя направляют команды на выгрузку. Начинал я с начальника станции и места выгрузки и заканчивал разбирательство с командиром дивизии (полка) и его заместителем по тылу. Надо же, 100 автомобилей ежедневно выделялось на перевозку грузов! До сих пор ощущаю песок на зубах и пыль на лице во время поездок в этот и другие гарнизоны. Незавидная служба офицеров в этих гарнизонах, в том числе и восовцев, да и на нашей территории в гарнизонах Борзя, Могоча, Карымская, Петровский Завод, Наушки и других. Везде я побывал и близко познакомился с жизнью военных и их семей. Там, где командиры проявляли отеческую заботу о быте и культуре для военнослужащих, все люди были втянуты в здоровый образ жизни. Там было тепло в квартирах и казармах, посажены деревья и кустарники, разбиты цветочные клумбы. Там командиров, даже если они были молодыми, называли ласковым словом «батя». Однажды я был с проверкой комендатуры ж.-д. станции Наушки. По делам службы я поехал в город Кяхту, знаменитый прежде торговый пограничный и политический российский центр с Китаем и Монголией. В «Миниатюрах» В. Пикуля рассказ «Железные чётки» как раз повествует об интересных событиях, происходивших в Кяхте в начале 19 века. В наше

время там дислоцировались войска и тыловые базы центрального и окружного подчинения. От станции Наушки на базы и склады шли подъездные ж.-д. пути.

Я должен был проверить работу на них по погрузке и выгрузке военных и других грузов, в том числе каменного угля. Из всех учреждений, где я побывал, мне очень понравилась база бронетанковой техники. Командовал ею полковник В.П. Шанаурин, очень видный и осанистый мужчина моих лет и с шикарной бородой. У него срок службы давно закончился, но его держали в армии для примера другим. У него на базе был настоящий порядок во всём. Ухоженный сад с плодовыми деревьями, кругом цветники и газоны с постриженной густой травой, крытые беседки, облагороженная казарма с цветами на тумбочках и телевизором, чистота и уют. Необыкновенно красивая столовая, в вестибюле стоит старинная карета, на стенах резные дуги, колокольчики и элементы сбруи, уздечки, кнуты и прочие причиндалы. Надписи-призывы приятного аппетита и другая интересная и необычная атрибутика. Пишу, а у меня слюнки текут при воспоминании об этой столовой и о «бате-бороде», как любовно звали его солдаты. Хорошо было и подсобное хозяйство с коровами, свиньями, лошадьми и курами с утками. Солдаты питались здоровой витаминной пищей. На зиму готовили грибы, ягоды и даже замораживали к новому году пельмени. Побывав однажды здесь, Маршал А.А. Гречко остался доволен базой и её начальником, разрешил ему носить бороду и служить дальше. После этого ни один старший начальник не мог лишить этого удивительного человека его шикарной бороды. О грубых нарушениях воинской дисциплины среди личного состава базы не могло быть и речи. По нашей части то же самое: никаких штрафов за простои вагонов, хотя этой работы на базе было достаточно.

Важным моментом в моей службе в Главкомате (1986 год) была одна инициативная работа. Пришла мне в голову мысль: проверить мобилизационную подготовку Дальневосточной и Забайкальской железных дорог, Восточносибирского и Якутского управлений Гражданской авиации. Обдумывал этот вопрос я не один день. Хотелось детальнее знать, как защищён Транссиб и Гражданская авиация на военное время. Тем более мне были известны проблемы, образовавшиеся на транспорте в последние десять лет (застойные годы) и тормозящие нормальную его работу. За последние годы капитальный ремонт главных ж.-д. путей значительно отставал от норм, что приводило к сбоям в работе железных дорог и даже к частым авариям. Хотелось также капнуть глубже по всем отраслям железных дорог и проверить мобилизационные запасы и военизированные формирования. В Гражданской авиации накопилось тоже много проблем (поступление новых самолётов, ремонтная база и запчасти, строительство и ремонт аэродромов, внедрение нового навигационного оборудования и другие). Разобравшись во всём и посоветовавшись с начальниками ВОСО во-

енных округов, я доложил свои предложения начальнику тыла Главкомата Р.Г. Тавадзе. Он выслушал и одобрил мои предложения. В принципе это главная наша обязанность: хорошо знать транспорт и его готовность к работе в особый период, а также принимать меры к преодолению проблем. Потом я с ним был у генерал-полковника В.М. Михайлова. После доклада было принято решение организовать такую проверку и по итогам подготовить доклад. В состав комиссии вошли офицеры службы ВОСО и управления ВВС Главкомата. Возглавить комиссию пришлось мне и определен был срок в один месяц.

Начали мы с Хабаровска. Я с О.В. Снегирёвым и А.Н. Мироновым работали во второй службе (мобилизационной) управления железной дороги, где знакомились с планами мобилизационной подготовки по заранее намеченным вопросам. Записи делали в специально заведенных тетрадях. Мы должны были проверить внедрение в жизнь предусмотренных планом задач (строительство капитальных сооружений, поступление новой техники, обеспеченность специальных формирований всем необходимым, состояние запасов элементов мостов, рельсов и шпал, локомотивов и другой техники, наличие кадров). Аналогичная работа велась в управлении ГА офицерами ВВС. Туда я выезжал и знакомился с состоянием дел. Работники мобилизационной службы транспортных предприятий не чинили нам препятствий, напротив, указывали на нерешённые или трудно решаемые вопросы. Встречался я и с начальниками этих предприятий, с которыми был знаком ещё по первой встрече. Они были заинтересованы в нашей работе, так как в последующем наш Главкомат мог повлиять через центральные правительственные структуры на решение транспортных проблем в интересах их мобилизационной готовности. Не буду описывать все перипетии этой большой и непростой работы, но мы выполнили её в установленный срок и подготовили доклад в Генштаб МО СССР за подписью Главкома и начальника штаба Главкомата, в котором были указаны слабые места в системе мобилизационной подготовки транспорта Дальнего Востока и предложения по решению стоящих задач.

Интересная была поездка в Якутск. Возможно, при других обстоятельствах, я бы туда не полетел, а с комиссией мы в течение трёх дней изучали работу Якутского управления гражданской авиации (ЯУГА), его мобилизационную готовность. В это же время я смог проверить управление ВОСО на воздушных трассах ЯУГА и Ленского речного бассейна. Возглавлял это военное учреждение ВОСО на воздушном транспорте и на речном бассейне подполковник Б.П. Медведев. 45-летний опытный офицер, хорошо знал обстановку на воздушном транспорте и перевозки в дальние северные пункты дислокации войсковых частей и подразделений. Наибольшее беспокойство доставляли воинские речные перевозки материальных средств. За короткий летний период необходимо было перевезти много различных грузов, особенно ГСМ. Управление ВОСО располагалось

в здании речного пароходства. Заместителем был капитан 2 ранга В.Н. Соколков, завершавший службу в армии. Кроме начальника и зама в штате было 6 офицеров. С начальником, его замом и другими офицерами я близко познакомился, уяснил возможности пароходства и гражданской авиации, а также пункты, куда доставлялись грузы и пассажиры. По завершении проверки мне показали новое судно типа «река-море», заграничной постройки, где его капитан устроил экскурсию по кораблю и показал его обустройство. Это транспортное средство мне очень понравилось, тем более в завершение осмотра была устроена сауна с бассейном, а потом хороший обед с ухой и вкусной речной рыбой. Капитан, крепкий молодой симпатичный мужчина, влюблённый в свою профессию, с хорошо поставленным голосом. Разговор был интересным и поучительным, но жаль, я в своих записках не нашёл его имени и фамилии. Теперь видно ему под шестьдесят. Город Якутск расположен на вечной мерзлоте, многие дома стоят на толстых бетонных сваях. В общем, ничего выдающегося в его облике я не нашёл. Но побывать там было интересно. Начальник ЯУГА подарил мне книгу о Якутской авиации с дарственной надписью, иногда я пролистываю её и вспоминаю те далёкие дружеские встречи.

В завершение моей службы, в феврале 1988 года, состоялось большое командно-штабное учение под руководством Маршала Советского Союза С.К. Куркоткина, в котором приняли участие тыловые органы ДВО, ЗабВО, СибВО, ТОФа, центральных тыловых органов и железнодорожных войск. От штабов военных округов и флота выделялись оперативные группы, в том числе и от нашего Главкомата. Всех участников собрали в Новосибирске и разместили в помещениях военного санатория «Ельцовка». Три дня и три ночи шла «война на картах и в головах» всех участников. На второй день условно были побиты точными ударами противника многие ж.-д. мосты, тоннели и крупные станции, а также морские, речные и авиационные порты. Движение на путях сообщения было прервано. Надо было принимать решение на восстановление и движение транспортных средств, в первую очередь на железной дороге. Докладные документы на картах и схемах, а также короткий письменный доклад (на десять минут) мы с А.Н. Мироновым отрабатывали всю ночь. Сначала докладывали начальники тыловых служб округов, а потом и мы из Главкомата. Маршал слушал внимательно, иногда задавал вопросы, порою журил, но всё выглядело прилично. Прошёл и мой доклад, были некоторые нюансы по использованию застрявших войск и тыловых частей в эшелонах, но всё обошлось без резких замечаний. Это было крупное мероприятие, где мы, восовцы, округов, флота и ЦУП ВОСО трудились под руководством А.С. Клёмина, замечательного начальника и человека.

В конце апреля 1988 года на торжественном собрании в честь майских праздников среди других генералов и офицеров я был награждён орденом «За службу Родине» 3-й степени. Вручал генерал армии

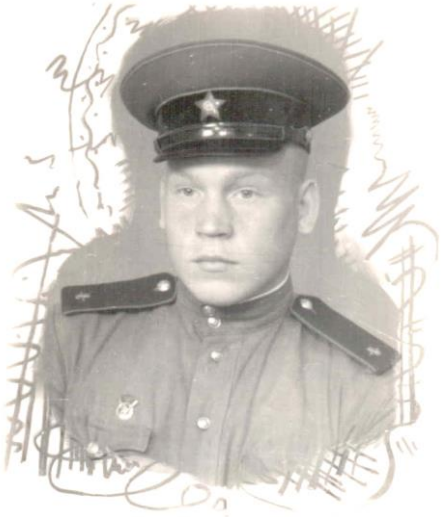
И.М. Волошин. Таким образом, моя служба в Вооружённых силах Союза ССР в мирное время была отмечена двумя орденами и десятью медалями, не считая наград ГДР и МНР и ветеранских наград после службы в армии. Всего я прослужил 38 календарных лет и два льготных года. Мог служить ещё один год, но в мае 1988 года произошло сокращение штатов в Главкомате войск Дальнего Востока и у нас в службе ВОСО оставили только одного старшего офицера в звании полковника. Им стал Ю.К. Бабушкин (из ВОСО ЗабВО). В возрасте 59 лет я уволился из ВС СССР. Медицинскую комиссию проходил в течение десяти дней в Хабаровском окружном военном госпитале и увольнялся по болезни сердца. Был приказ министра обороны СССР за подписью Д.Т. Язова и к нему благодарственная грамота. Вот так закончилась моя армейская эпопея. Службой в Советской армии я горжусь, и буду помнить её до конца дней моих. Я рад, что служил своему Народу и Отечеству при советской власти. Потому достойно был отмечен духовно и материально. Пенсия мне назначена была, как всем без исключения генерал-майорам, в 350 рублей, чем вполне удовлетворялись бытовые и культурные потребности, кроме того были, установлены приличные льготы, улучшающие в старости жизнь. Теперь я получаю менее половины того, что давала Советская Власть.

В период продолжительной службы в армии мне посчастливилось встречаться с военными начальниками большого ранга, а под руководством некоторых из них служить. Перечисляю в алфавитном порядке. Архипов Владимир Михайлович, Ахромеев Сергей Фёдорович, Варенников Валентин Иванович, Волошин Иван Макарович, Гетман Андрей Лаврентьевич, Ефимов Александр Николаевич, Ивановский Евгений Филиппович, Куркоткин Семён Константинович, Лащенко Пётр Николаевич, Лушев Пётр Георгиевич, Лобов Владимир Николаевич, Обатуров Геннадий Иванович, Радзиевский Алексей Иванович, Сорокин Михаил Иванович, Третьяк Иван Моисеевич, Язов Дмитрий Тимофеевич. В большей мере мне пришлось познать на себе силу характеров А.Л. Гетман, П.Г. Лушева, Д.Т. Язова, В.И. Варенникова, И.М. Волошина, В.М. Архипова, М.И. Сорокина, И.М. Третьяка. От них я многое получил в своём становлении и в обретении командирских навыков. Им я безмерно благодарен в своём армейском росте и в присвоении мне, в конечном счёте, генеральского звания. Обо всех других начальниках ниже рангом я подробно писал, они были непосредственными и прямыми начальниками и от них я получил очень большой жизненный и служебный опыт, им я также сердечно благодарен.

Вспоминая армейскую службу, мне хочется отметить большую роль в армии медицинской службы. Благодаря армейским медикам я перешагнул восьмидесятилетнюю черту. Ежегодная диспансеризация, лечение в медпунктах, поликлиниках, госпиталях, отдых и лечение в военных санаториях. За время службы я не менее тридцати раз бывал в санаториях различного профиля. Осталось в памяти пребывание и лечение в прекрасных

военных санаториях на курортах Сухуми, Ялта, Боржоми, Пятигорск, Кисловодск, Иссык-Куль, Трускавец, Бад-Эльстер, Карловы Вара, Приозёрск, Архангельское, Марфино и в др. Пользуемся военными лечебными учреждениями и теперь, верно власти ведут их сокращение и значительно уменьшают бюджет на эти цели. Громкие заявления властей об улучшении дел в социальной сфере для военнослужащих и членов их семей, а также военных пенсионеров, как правило, не выполняются. Всем военным медикам величайшее спасибо за лечение и отдых, за продление жизни на нашей прекрасной планете. Многим военным друзьям и товарищам, в том числе и медикам, в честь знаменательных дат я написал панегирики в стихах. Вот выдержка из них для военного медика-кардиолога: «Сердечно Вам я благодарен за леченье и уход, от болезни я избавлен, мне помогали Вы и Бог!».

Всё ли было безоблачно и спокойно в моей жизни и службе на дальних восточных рубежах нашей Родины? Конечно, было несколько спокойнее, и чувствовал я себя в генеральском звании более уверенно, так что служба шла не в тягость, а в удовольствие. Да и жена поддерживала меня в моих устремлениях. Поэтому я со всей страстью и желанием стремился познать всем своим существом службу войск, своих органов военных сообщений и работу транспорта, да и вообще жизнь людей в Забайкалье и на Дальнем Востоке. Участвовал во множестве проверок войск и органов ВОСО, на командно-штабных и войсковых учениях, проехал и пролетел тысячи километров, встречался во множестве с военнослужащими в различных воинских званиях и с членами их семей, а также с руководителями транспортных, гражданских и партийных органов. Смог сделать что-то полезное для укрепления обороноспособности нашей Родины, что-то не удалось сделать, но я всегда стремился проявлять полезную инициативу в служебной деятельности. Большую помощь мне оказывали мои подчинённые О.В. Снегирёв (будущий генерал), А.Н. Миронов (будущий начальник ВОСО СибВО), В.А. Жмуд, С.Г. Каргин, В.В. Пицкалёв, а также начальники ВОСО округов и флота генералы Е.Г. Цеханович, А.Т. Федченко, капитан 1 ранга А.А. Флусов и подчинённые им офицеры. Надёжную поддержку я имел у командования Главкомата и в ЦУП ВОСО МО СССР, а также у работников транспорта. На этом можно поставить и точку в моей армейской службе. Я очень рад, что Присягу, данную мною Родине – СССР, я с честью выполнил и со спокойной совестью доживаю свой век в теперешней, к сожалению, капиталистической России.



Рядовой В.И. Трифонов,
связист, Польша. 1950 г.

Младший лейтенант В.И. Трифонов,
пом. ЗКУ Легница, Польша. 1952 г.

Подполковник В.И. Трифонов. Начальник
ВОСО 2 гв. ТА. Германия. 1973 г.

А.С. Клёмин

Генерал-майор В.И. Трифонов. Начальник ВОСО САВО, в парке "Славы"
с сослуживцами. Алма-Ата, 1984 г.

Генерал-майор В.И. Трифонов. Начальник ВОСО Главкомата войск ДВ.
Учебные сборы. В центре генерал-полковник А.С. Клёмин. Чита, 1987 г.

Генерал-майор в отставке В.И. Трифонов, полковник И.Н. Ляпин, начальник ВОСО Лен ВО полковник в отставке Н.З. Синельников (фронтовик). Санкт-Петербург, 2010 г.

И.Е. Левитин, В.И. Трифонов. Выпуск молодых офицеров.
Площадь Петропавловской крепости, 2014 г.

Вручение диплома выпускнице ВТИ ЖДВ и ВОСО Д.Б. Новиковой

В.И. Трифонов и внучатый племянник ст. лейтенант Г.Г. Трифонов

В.И. Трифонов и курсанты ВТИ ЖДВ и ВОСО

В центре М.А. Моисеев, слева В.И. Трифонов, справа депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга, он же председатель ветеранской организации "Боевое братство" И.В. Высоцкий и другие генералы и офицеры

И.Н. Нагаев, В.И. Трифонов, В.Н. Кавецкий

В.И. Трифонов, В.В. Соколов

Оглавление

Глава 1. Сибирь..... 4
Глава 2. Туркмения. Мары..... 13
Глава 3. Польша..... 18
Глава 4. Ленинград..... 36
Глава 5. Украина. Тернополь..... 46
Глава 6. Украина. Львов..... 54
Глава 7. Германия..... 83
Глава 8. Возвращение во Львов..... 113
Глава 9. Казахстан. Алма-ата..... 132
Глава 10.Улан-удэ..... 196