



Автор:

Черненьков Александр Андреевич

8 А класс

Руководитель:

Лаптанова Галина Николаевна

учитель русского языка и литературы

МАОУ «Лингвистическая гимназия»

г. Ульяновск

ИСТОРИЯ МОЕЙ СЕМЬИ В ИСТОРИИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Стоит жить, чтоб в землю врезать

След поглубже, позаметней

Чтоб твое осталось имя,

Словно дуб тысячелетний.

Мусса Джалиль

Любой путь начинается с первого шага, здание – с фундамента, а человек – с семьи. Семья – это первый и важный коллектив. Это – близкие и родные люди, о ком заботимся, кому желаем добра и счастья. Этим и объясняется актуальность моей темы. Цель данной работы – изучить родословную моей семьи на предмет поиска предков, участвовавших в Великой Отечественной Войне. Задачи работы: изучение истории моей семьи, рода в связи определенными историческими событиями нашей страны. В процессе данной работы использовались общенаучные и частные методы исследования: изучение исторической литературы, анализ, синтез, хронологический и сравнительно-исторический методы. Исследование проводилось на основе ретроспективного анализа литературной и документально-фактической базы.



Толковый словарь русского языка Д.Н. Ушакова дает понятию родословие такое определение: «преемство поколений или систематический перечень поколений одного рода, устанавливающий происхождение и степени родства, генеалогия». Близкое к родословию понятие «генеалогия» (с греч. genealogia - родословная) в том же словаре определяется как «родословная или история рода», а также как «вспомогательная историческая дисциплина, изучающая родословные». Итак, мы определились, что оба интересующих нас понятия – «родословие» и «генеалогия» – близки по сути.

Первая Главная книга человечества – Библия рассказывает нам о происхождении и родстве всех многочисленных народов, населяющих Землю. По традиции род ведется от предка мужского пола, и новые ветви в родословной начинаются также по мужской линии. Если поднять архивы, то мы увидим, что крайне редко к именам мужчин присоединяли имена жен и писали какие-либо краткие сведения о них. Эта патриархальная традиция досталась нам в наследство от далеких предков, когда роль женщины в семье и в обществе считалась менее значимой, чем роль добытчика, главы семьи – мужчины.

В 20 веке сохранению и укреплению родословия в нашей стране препятствовал ряд исторических событий. К ним можно отнести Октябрьский переворот 1917 года, гражданскую войну 1918-1920 годов. Из-за произошедших в стране перемен все, кто не относился к рабоче-крестьянскому сословию, скрывали свое происхождение от детей, уничтожали родословную: семейные документы и фотографии. Также после Гражданской войны большевиками стремительно ликвидировались свидетельства прошлого: история царского рода и дворянского сословия России. В этот период начались гонения на церковь. Большевизм, не признававший религии, особенно безжалостно обходился с документальными свидетельствами жизни общества, хранившимися при церквях. В том числе пострадали и церковные книги, в



которых фиксировались важнейшие события в жизни граждан – рождение, венчание, уход из жизни.

Террор и политические репрессии, начавшиеся в СССР в период правления И.Сталина в 1937 году, были вполне осмысленной акцией, логически вытекающей из сложившейся тогда в стране ситуации. Все это делалось для укрепления нового режима и личной власти тирана. Вследствие политических репрессий погибли миллионы люди, кроме того, были утрачены семейные архивы и документы, которые при аресте изымал и уничтожал НКВД (Народный Комиссариат Внутренних Дел).

Далее начались сложные для СССР годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов. В это время были утрачены документы, которые не удалось вывезти с оккупированных территорий. Например, жителям блокадного Ленинграда, чтобы согреться, при отсутствии отопления и дров приходилось жечь в буржуйках книги и документы. А из-за попавших в дома вражеских снарядов выгорали целые библиотеки и архивы с ценными документами. Таким образом, исторические и генеалогические документы были уничтожены, утеряны в кровопролитные 20-40-е годы прошлого века. Потребуется много времени, прежде чем наши современники смогут восстановить утерянное наследие той эпохи.

А ведь родопочитание – характерная черта многих народов мира. И это не случайно. История человечества начиналась с родового строя, такой формы общественного устройства, при которой вся жизнь отдельного человека определяется жизнью его рода. Род – объединение по признаку родства – очень древняя и живучая форма общественной организации. Род – это связь членов семьи, произошедших от одного родоначальника. Многие века на Руси было принято при первом знакомстве вопрошать: «Чей ты, какого роду-племени?».

Моя родословная по материнской линии идет из Ленинграда – ныне Санкт-Петербург. Мои прадеды – отец деда и отец бабушки – разделили все тяготы Великой Отечественной Войны. Отцу моей бабушки – Лазареву Сергею



Филипповичу – на начало войны было уже 40 лет, он был практически ровесником века. Он работал машинистом станции Волховстрой Октябрьской железной дороги. Отец моего деда – Дейков Петр Антонович – в начале войны был 25-летним помощником машиниста на этой же станции.

Жизнь железнодорожного узла Волховстрой в годы Великой Отечественной войны – это одна из ярких страниц героической битвы за Ленинград. Все 900 дней блокады паровозники и путейцы, связисты и рабочие ремонтных бригад днем и ночью вели борьбу за спасение ленинградцев, были надежным связующим звеном Ленинграда с Большой землей. Основная часть паровозного парка, в том числе и паровоз Лазарева Сергея, была брошена на северо-западное направление. В октябре 1941г. внутри блокадного кольца на станции Ладожское озеро был сформирован первый состав с продовольствием. За 20 дней октября железнодорожники дали городу на Неве 848 вагонов с грузами, в ноябре – 943. Когда озеро замерзло, была организована ледовая переправа, получившая впоследствии название Дорога жизни.

15 января 1942г. в Волхов приехал председатель Леноблисполкома Н.К.Соловьев. «У нас одна надежда на волховстроевских железнодорожников, - сказал Соловьев. – Каждая ваша поездка – это спасенные жизни тысяч ленинградцев. Ленинграду не прокормить столько людей, и от вас зависит, чтобы он не стал городом мертвецов...». Для ускоренного передвижения грузов к Ленинграду требовалось вплотную подвести железнодорожную линию к берегу Ладожского озера. По решению Государственного Комитета Обороны в конце января началась постройка линии Войбокало – Кобона – Коса. Дело было не только срочным, но и чрезвычайно сложным. Стояли сильные морозы, которые сменялись частыми снегопадами. С озера дул ледяной ветер, сверху бомбила вражеская авиация. В таких условиях шпалы укладывались прямо на снег, по ним прокладывались рельсы. В этой стройке принимал участие мой «младший» прадед – Дейков Петр. 15 февраля железнодорожная ветка Войбокало – Лаврово – Кобона – Коса была построена. Её значение было



велико. Прибывший груз непосредственно выгружался в автомашины и направлялся через Ладожское озеро по Дороге жизни. Ветка ежедневно бомбилась с воздуха, укрытий не было и не могло быть.

Участок Войбокало – Кобона обслуживали волховстроевские паровозные бригады, в их числе – бригады машинистов П.С. Мокина, С.Ф. Лазарева (моего прадеда), М.К. Кузнецова и многие другие. Новая линия протянула руку помощи заблокированному Ленинграду, из которого через озеро по Дороге жизни шли машины с ослабленными голодом ленинградцами. В Кобоне их сажали на поезда и везли на станцию Волховстрой. Блокированный Ленинград переживал самое тяжелое время. В начале 1942г. среди населения особенно увеличилась смертность от голода и истощения. Только с января по декабрь 1942г. волховстроевские железнодорожники перевезли 161 625 вагонов с продовольствием и боеприпасами. Из города на Неве приходили эшелоны с эвакуированными ленинградцами. На станции Волховстрой начал работать эвакуопункт: хлеб, сладкий чай и каша с 20-30 граммами масла.

Началась настоящая битва на рельсах за хлеб для Ленинграда. А кольцо блокады все сужалось...Немецкие войска подошли к району станции Мга – это на полпути от Волхова до осажденного города. Бригада поезда, в которой работал мой прадед Дейков Петр, во время одной из поездок оказалась взятой в окружение. «Старики» решили прорываться, а молодым было велено уходить – в леса, в неизвестность. Группа железнодорожников, в числе коих оказался и прадед, решила стать партизанами.

Долгих 5 месяцев – с февраля по август 1942г. – партизанили волховчане в лесах и болотах Мги. Всего в отрядах партизан-железнодорожников насчитывалось 88 человек. Прадед рассказывал о таком случае: остановились они на постой в небольшой деревушке, радушные хозяева и угостили, и баню истопили. А среди ночи будит их старый хозяин: «Ребята, немцы! Уходить надо, родные!». Прадедуська вспоминал, что бежали в поле кто в чем, многие в исподнем, по ледяному насту – стоял март. Фашисты стали простреливать



поле, и в темноте довольно жутко и красиво виднелись светящиеся «хвосты» трассирующих пуль...

После прорыва блокады Ленинграда волховстроевские железнодорожники ходили на работу в приподнятом настроении. Всех волновала главная мысль: кто поведет первый поезд в город на Неве? Передовую паровозную бригаду возглавил поезд Ивана Пироженко, комсомольского вожака депо. Вторую смену предстояло возглавить Лазареву Сергею. И первый поезд из Волховстроя пришел в Ленинград. Для жителей северной столицы это было вторым выдающимся событием начала 1943г. после прорыва блокады.

...2 февраля в рейс отправился секретный поезд, ведомый паровозом Эу-708-64. Маршрут был такой: «Дорогой победы» через «Коридор смерти» в Ленинград. Немецкий военный журнал «Адлер» в 1943г. писал: «Ландшафт дороги, по которой сумасшедшие красные машинисты водят поезда в осажденный город, скорее напоминает лунный, чем земной». И действительно, все подходы к железнодорожной линии и к мосту через Неву были изрыты воронками от снарядов и бомб.

Маршрут первого – секретного рейса был такой: Волховстрой – Жихарево – Поляны – Междуречье – Левобережье – Кушелевка – Ленинград. Вот как описал этот путь мой прадед: «От Междуречья до Левобережья следовали под перекрестным артобстрелом в 3-4 километрах от вражеских позиций. С одной стороны была немецкая артиллерия, с другой – наша. Снаряды летели прямо над составом, к счастью, ни один снаряд не попал ни в паровоз, ни в поезд. Свайный деревянный мост через Неву, напоминавший эстакаду, раскачивался, «дышал», и был, наверно, самым жутким моментом в нашей поездке...». Поезд Надежды отправился из Волховстроя в 17ч.43мин. 6 февраля 1943г., в Ленинград с Большой земли он прибыл в 12ч.10мин. 7 февраля. В этот день Ленинград с 5 вечера до 10 утра принял еще 10 поездов из Волхова. С этих дней железная дорога работала на Победу...



В феврале-марте в Ленинград проследовало 126 поездов, в обратном направлении – 138. Основная часть грузов по-прежнему перебрасывалась по льду озера по военно-автомобильной дороге. Когда на Ладожском озере началась навигация, интенсивность движения поездов стала возрастать. С февраля 1943г. по февраль 1944г. от Волховстроя в Ленинград и обратно железнодорожники провели 4700 поездов. В среднем каждые сутки волховстроевские железнодорожники доставляли в город на Неве 15-20 тысяч тонн грузов.

Немецкое командование решило стереть с лица земли Волховстроевский железнодорожный узел. Именно на 1943г. приходятся самые ожесточенные бомбардировки. 1 июня рано утром в небе над узлом и железнодорожным мостом появились 75 вражеских бомбардировщиков и 30 истребителей. Они атаковали зенитки и пикировали на мосты через реку Волхов. Пострадал основной железнодорожный мост – поврежденный бомбами, в реку упал его 98 метровый пролет. На постройку деревянного моста-дублера были брошены силы железнодорожников. Были там и мои прадеды. Через 4 дня по нему пошли поезда на Ленинград.

В отдельные дни 1943г. на город Волхов и железнодорожный узел немецкая авиация совершала массированные налеты по 150-200 самолетов два-три раза в сутки. Иногда бомбежка продолжалась по 5-6 часов непрерывно. В книге «железнодорожники в Великой Отечественной войне» (Москва, 1985) рассказывается, в каких условиях работали в те годы волховстроевские железнодорожники: «..фашисты остервенело бомбили станцию Волховстрой и подходы к ней... При каждом налете выводились из строя пути. Но восстановители работали неустанно и перерывов в движении поездов длительностью более двух часов практически не допускали. В Наркомате путей сообщения следили за положением дел в этом важном для Ленинграда узле. Восстанавливали пути обычно сами железнодорожники под руководством



начальника дистанции пути А.И. Рыкова. Только при очень больших разрушениях привлекались воинские части».

Заслуги волховстроевских железнодорожников были высоко оценены правительством и Народным комиссаром путей сообщения. Свыше 600 работников паровозного отделения в 1943г. были награждены медалями «За оборону Ленинграда». Среди них были мои прадеды – Лазарев Сергей Филиппович и Дейков Петр Антонович...

Начало 1944г. ознаменовалось новыми успехами Красной Армии в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. 27 января 1944г. праздничным салютом и всеобщим ликованием было отмечено полное снятие блокады Ленинграда. Как только захватчики были изгнаны с Ленинградской земли, коллектив депо Волховстроя выступил с обращением ко всем железнодорожникам восстановить разрушения. За годы войны было полностью разрушено веерное депо, четыре раза разрушалось ступенчатое депо, более сорока паровозов было выведено из строя под бомбежками...

За героическое участие паровозников в разгроме немецко-фашистских войск под Ленинградом и трудовые успехи в годы Великой Отечественной войны Министерство путей сообщения и ВЦСПС передали Волховстроевскому депо на вечное хранение знамя Государственного Комитета обороны СССР.

Подвиг волховстроевских железнодорожников остался в памяти народа. Выполнив свой долг перед Родиной, труженики стальных магистралей отдали все силы для того, чтобы восстановить разрушенное войной хозяйство. Они не сбавили темпов, не говорили о смертельной усталости и том огромном напряжении сил, которое сопровождало каждого волховстроевца в годы войны. Они выстояли и победили.

Мой прадед Лазарев Сергей Филиппович был награжден Орденом Трудового Красного Знамени, медалями «За оборону Ленинграда» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-45гг.». Прадедушка



прожил достойную жизнь длиной в 87 лет, до последних дней сохраняя гордую выправку и живой интерес к жизни.

Другой прадед, Дейков Петр Антонович, был награжден медалями «За оборону Ленинграда» и «...». Он прожил долгую жизнь – 80 лет.

Моя мама, их внучка, много слышала от них историй о тех опаленных войной годах. Она родилась в Волхове, и мы с ней часто навещаем те места...

Путник, если тебя судьба забросит в город Волхов Ленинградской области, остановись у того самого первого паровоза – он теперь на вокзале на вечной стоянке. В кабину машиниста ведет высокая крутая лесенка. В дни войны, отправляясь в поездку, машинисты подсаживали друг друга на эту лесенку, так как от голода и усталости у взрослых мужчин не хватало сил... Но то были краткие моменты слабости. Дух у этих людей был сильнее всех человеческих и нечеловеческих испытаний. Сильнее самой смерти, из чьих цепких лап они вырвали столько жизней...

Мой дядя, Потемкин Василий Федорович, написал о них так:

...Водил поезда машинист

Сквозь грозы, пургу и туманы,

Сквозь взрывы и бомбовый свист...

Земной вам поклон, ветераны...