

**Администрация Волховского
муниципального района**

**Волховская межпоселенческая
районная библиотека**

Вырос город у древних курганов

***Материалы городской
научно-практической,
историко-краеведческой конференции***

**Волхов
2024 год**



**90-летию
образования г. Волхова
Волховского района
Ленинградской области
посвящается...**

ПРЕДИСЛОВИЕ

*«Самый чудесный
город – это тот,
где человек
счастлив.»*

Э.М.Ремарк

Волховская межпоселенческая районная библиотека продолжает свои традиции в организации и проведении районных краеведческих мероприятий.

Среди них и городская научно-практическая, историко-краеведческая конференция «Вырос город у древних курганов», посвященная 90-летию образования города Волхова.

27 декабря 1933 года Указом ВЦИК железнодорожная станция Званка, поселки строителей Волховской ГЭС и алюминиевого завода, а также близлежащие деревни были объединены в город Волховстрой, который в 1940 году был переименован в город Волхов.

Наш город развивается, растет, преобразуется, но он имеет и славное прошлое. Этому и были посвящены выступления участников конференции.

Коллектив библиотеки надеется, что материалы сборника будут интересны, как подрастающему поколению, так и всем тем, кто интересуется историей своей малой родины.

Песня о Волхове

**На улице светлой зима веселится,
За крыши скатилась Луна.
Мой город родной, - далеко не столица,
Но знает о нем вся страна!
Он первый расцвел над советской Россией
Сиянием новых огней.
И недруги наши от злобы бесились,-
А он становился сильнее!
Больших городов беспокойные лица
Я в сердце сквозь годы пронес.
Но разве могу я в них также влюбиться!-
Мой город мне дорог до слез.
И как не любить белокаменный Волхов,-
Его колыбель я качал...
Отсюда к Вселенной шагнула эпоха,
Мой город, - начало начал!**

К. Завьялов
Поэт г. Волхова

***Вандышева Галина Александровна-
кандидат исторических наук,
руководитель Гуманитарного центра «Знание»***

«Древняя история волховской земли»

«Сними обувь свою, ибо земля, на которой ты стоишь, священна», — эта строка из Библии как нельзя более подходит к земле, на которой находится наш город. Здесь начиналось Русское государство, созданное легендарными князьями Рюриком и Олегом. Город Волхов — относительно молодой, год его рождения — 1933. Но волховская земля имеет богатую, удивительную историю: уже в VIII-IX вв. здесь находились славянские городища, финно-угорские и скандинавские поселения. В черте современного Волхова расположены 18 археологических памятников периода от VIII-V вв. до н.э. до раннего средневековья, которые активно



исследовались археологами ещё с конца XIX века. Научной сенсацией стали раскопки у д. Шкурина Горка в 1998 году. Там оказалось финно-угорское поселение рыболовов и скотоводов эпохи раннего металла. Найденные изделия из кости, керамика, бронзовые иглы, кости домашних животных позволили определить временной период: VIII–V вв. до н.э.!

Славяне придут на берега Волхова только в VII–VIII вв. и построят здесь свои укрепленные поселения – городища. Этот период истории уже оставил нам гораздо больше археологических памятников. Наибольший интерес представляют языческие сопки-могильники, городище Дубовики и священная роща на месте нынешнего парка «Ильинка».

Центральное место в этом комплексе занимает городище Дубовики, которое когда-то занимало достаточно большую территорию – от нынешнего памятника «Героическим защитникам Волхова» до железнодорожного моста через реку. Вероятно, городище возникло в VII–VIII вв., т.е. одновременно со Старой Ладогой, на знаменитых торговых путях «Из варяг в арабы», «Из варяг в греки». Название «Дубовики» — древнее. Его происхождение связывают с двумя аспектами: у славян-язычников одним из главных богов был Перун – бог грома и молнии, а священным деревом Перуна считался дуб. На месте парка «Ильинский» как раз была священная дубовая роща. Вторая версия связана с порогами. Для их прохождения лодчаны использовали длинные шесты, сделанные из прочной дубовой древесины. В пользу этого предположения говорит тот факт, что у порогов на р. Мста недалеко от нынешнего города Боровичи тоже есть поселение Дубовики. Хотя вполне может быть, что обе эти версии отражены в топониме.

Археологические раскопки дают нам достаточно глубокое представление о древней истории волховской земли. Исследование местных раннесредневековых

памятников велось с конца XIX века археологическими экспедициями Н.Е. Бранденбурга (1884 г.), Н.Н. Гуриной (1952 г.), Г. Гроздилова, С.Н. Орлова, Е.Н. Носова (1972 г.), С.Л. Кузьмина (1990, 1997 гг.), так что материал накоплен очень интересный. Мы привыкли к уникальности Старой Ладogi, но не менее уникальным является, говоря языком археологии, «комплекс раннесредневековых памятников в черте города Волхова».

Городище и связанные с ним погребальные памятники находились в районе Волховских порогов, затопленных после строительства ГЭС. Это первые пороги на пути вверх по Волхову (из «варяг»), контроль над ними был важен во всех отношениях. Именно Дубовики должны были нести на себе основные контрольные функции на этом начальном участке, а Ладога служила, прежде всего, местом стоянки судов и подготовки к путешествиям вглубь материка или в море. Поселение Дубовики состояло из двух частей – укрепленной (городища) и посада, имевшего хозяйственное значение. Городище располагалось на мысу ручья Мельник (сейчас он практически пересох), впадающего в Волхов. Дугообразный ров и вал защищали треугольную площадку, обжитую, судя по находкам архаической керамики, еще в доладожские (и дославянские) времена, т.е. здесь, видимо, еще до прихода славян существовало финно-угорское поселение.

К юго-востоку от городища возник небольшой «посад», здесь были раскопаны хозяйственные постройки, аналогичные ладожским. Лепная керамика (как и в ранних слоях Ладogi VIII — IX вв., сделанная от руки, без применения примитивного гончарного круга) тождественна находкам славянских селищ Приильменья, изученных в последние десятилетия. В то же время великолепный резной костяной гребень фризской работы (ранний западный «импорт» VIII — IX

вв. или изделие заморских мастеров, осевших в Ладогe), стеклянные бусы, арабский дирхем чеканки 746-747 гг. свидетельствуют о тесных связях городища Дубовики с Ладогой. Общая площадь неукрепленного посада превышала 6 га, часть его была разрушена в XIX — начале XX вв. плитными разработками и строительством железной дороги. Городище контролировало и обслуживало в IX-X вв. переход через Волховские пороги. Широко известно описание такого перехода секретарем голштинского посольства в Россию 1633-1635 гг., Адама Олеария: «В семи верстах от Ладogi... на этой реке пороги, и еще через семь верст другие, через которые очень опасно переезжать в лодках, так как река там стрелою мчится вниз с больших камней и между ними. Поэтому, когда мы прибыли к первым порогам, то вышли из лодок и пошли берегом, дожидаясь, пока наши лодки сотнею людей перетаскивались через пороги на канатах. Однако все прошло счастливо, за исключением последней... Когда эта лодка сильнее всего боролась с течением, вдруг разорвался канат, и она стрелою помчалась назад. Она, вероятно, достигла бы опять порогов, через которые её с трудом перетаскивали, и без сомнения разбилась бы тут, если бы по-особому счастью канат, значительный обрывок которого еще остался на лодке, не закинулся случайно за большой выступавший из воды камень, зацепившись за него с такою силой, что с трудом только можно было опять освободить его. Нам сообщили, что на этом самом месте несколько ранее засело судно некоего епископа, груженое рыбою, и погибло вместе с епископом».

Хотя этот текст относится к XVII в., он дает образное представление об опасности Волховских порогов, которые в средние века называли «замком Новгородской земли». А «ключ от замка» хранился в Дубовиках: кто приходил с миром — пропускали и помогали, а кто с мечом — против того воевали. Может, не случайно возникший в христианскую эпоху храм у

порогов посвящен Архистратигу Михаилу Архангелу – предводителю Святого воинства. Ни разу в раннее средневековье не удавалось врагам пройти к Новгороду через Волховские пороги, хотя Ладога неоднократно подвергалась разорению. Даже ярл Эйрик (Кровавый), захвативший Ладогу в 997 году, не смог пройти Дубовики.

Очень жаль, что в результате плитных разработок конца XIX века на месте городища образовался карьер, и значительная часть древнего укрепленного поселения оказалась уничтоженной. В начале XX в. при строительстве железной дороги Петербург – Вологда была уничтожена часть неукрепленного посада.

Рядом с городищем располагались языческие могильники – сопки. Еще в XIX веке их здесь было десять – по обоим берегам реки. Погребальный обряд славян был связан с религиозными верованиями. Наши предки-славяне поклонялись многим богам и духам, олицетворявшим силы природы. Одним из наиболее почитаемых считался Дажьбог – бог солнца и огня, дающий тепло и свет, а также Перун – бог дождя, грома и молнии. Огонь славянами рассматривался как проявление божественной энергии. Умерших сжигали на ритуальном кострище (иногда его устраивали не на земле, а на ладьях, плывущих по реке), душа человека с огнем и дымом устремлялась в верхний мир, к богам, а пепел помещали в глиняные урны. Их закапывали в землю по определенным правилам: кругами и ярусами. Туда же складывались дары умершему – оружие, одежда, посуда, украшения и т.д., — все, что пригодится ему в другой жизни. Каждый ярус засыпался землей, следующие ярусы имели меньший радиус, поэтому постепенно образовывался могильник в виде насыпного кургана – сопки высотой 6-10 м. Характерно, что славяне верили в защитные силы умерших предков, так что сопки были еще и своеобразными защитными оберегами. Археологи указывают на то, что в центр кургана

вкапывался высокий столб, видимо, тоже имевший символическое значение. Эту особенность у волховских сопкок отметил С.Л. Кузьмин во время раскопок 1997 г. А теперь давайте представим, какое впечатление производили такие сооружения на непрошенных гостей-варягов, плывущих по реке на своих дракарах и пытающихся пройти через Волховские пороги. Сами по себе высокие берега нашей реки, а на них грозно возвышаются сопки, в центре которых богатырями тянутся вверх мощные столбы. Согласитесь, какая-то магическая сила ощущается во всем этом.

Самая большая из сопкок располагалась на левом берегу Волхова – там, где сейчас находится музей истории города Волхова – «Дом Графтио».

Удивительные исторические события связаны с этим местом. Через пороги плыли ладьи и дракары Рюрика, Олега Вещего, Игоря и Ольги... По некоторым данным, здесь в X веке останавливалась княгиня Ольга со своей дружиной. Она объезжала подвластные киевскому князю земли, чтобы установить точные размеры дани – уроки. Места, где останавливалась дружина, называли «погостами», а чуть позднее этим словом стали обозначать пункты сбора дани. Так, видимо, на левом берегу Волхова и появился погост, позже, в христианскую эпоху, названный Михайловским по построенному здесь храму Архангела Михаила. Сама княгиня Ольга стала одной из первых христианок на Руси. Она приняла крещение в Константинополе, когда еще христианство не стало государственной религией. Это произойдет только при ее внуке, Владимире Святославиче. Кстати, и он бывал здесь, на Волховских порогах, еще в 977 г., когда искал союзников для борьбы за киевский престол и плыл к варягам за помощью. Интересно, что с крещением Руси в 988 г. связана одна из версий происхождения названия «Волхов». Иоакимовская летопись пишет, что в более ранний период река наша называлась «Мутная», т.к. вокруг

порогов вода бурлила, поднимая пену и муть, да и цвет имела коричневый. Волхвами у славян-язычников назывались жрецы. Во время религиозных обрядов они часто использовали восьмигранную палочку, сделанную из ольхи. На ней были вырезаны магические руны – «черты и ризы». Так что слово «волхв» вполне может быть связано со словом «ольха». Причем здесь крещение Руси?

Как известно, киевляне спокойно приняли христианство, так же, как и многие другие города Киевской Руси. А вот новгородцы отказались, и пришлось Владимиру Святославичу присылать сюда дружину, которая в сражении с новгородцами одержала победу, и крестили новгородцев «огнем и мечом», т.е. силой загоняли в воды реки. А в первую очередь умирjali самых смутьянов – волхвов. Вот и река из Мутной стала рекой Волхвов, а со временем один звук выпал из произношения, и стала она зваться рекой Волхов. Впрочем, это только одна из версий происхождения названия нашей реки и города.

Но вернемся к Михайловскому погосту и языческому кургану. В XIII веке он был свидетелем похода новгородского князя Александра Ярославича на знаменитую битву со шведами. И было это в лето 1240г. Конная дружина шла по берегу Волхова к Ладогe, а пешие воины плыли на ладьях по реке. Остановились в Ладогe, отстояли службу в Георгиевском храме, усилились ладожской дружиной и уже по лесам отправились к вражескому лагерю. 15 июля 1240 г. в Невской битве шведы были разгромлены. Победители возвращались в Новгород тем же путем, но теперь Михайловский погост встречал и провожал не просто новгородского князя Александра Ярославича, а великого полководца Александра Невского: это почетное звание он получил после славной победы над шведами. За труды и подвиги свои князь был канонизирован Русской православной церковью. В 1723г. Петр I решил

перезахоронить останки Александра Невского в строящемся Петербурге, на землях, отвоеванных у шведов. И опять по Волхову совершал свой путь Святой Благоверный князь Александр Невский: из Владимира – в Новгород, затем по Волхову – в Старую Ладугу, далее – в Новую Ладугу и затем – в Санкт-Петербург. Его мощи были перезахоронены на берегу Невы, а вокруг его могилы возникла Александро-Невская лавра.

Удивительный вид сопки открылся бы нам 6 (17) августа 1765г. На вершине этого самого большого кургана на берегу Волхова накрыт обеденный стол, и пищу вкушает, глядя на реку, сама императрица Екатерина II. Она специально приехала сюда из Новой Ладуги полюбоваться Волховскими порогами. Через 20 лет, в июне 1785г., она снова здесь побывала, совершая путешествие по всей реке Волхов – от Новгорода до Новой Ладуги. В ее свите были даже послы Англии и Франции.

Так что о многих событиях мог бы поведать нам это курган, но, увы, он не сохранился. Его размеры и величие (10,5 м высоты, диаметр около 100 м) сослужили ему плохую службу. В 1884 году историк Николай Ефимович Бранденбург начал раскопки этого уникального языческого памятника, предполагая, что это могила Вещего Олега. Однако найденные предметы свидетельствовали, что здесь находилось коллективное погребение, причем захоронения велись на протяжении нескольких веков как по языческому (IX –Xвв.), так и по христианскому обряду (XI — XIII вв.). Но сопка практически была раскопана до основания, а материалы исследований Н.Е. Бранденбурга хранятся в Государственном Эрмитаже.

В 1920-е гг. на месте сопки был построен дом для главного инженера строительства Волховской ГЭС – Генриха Осиповича Графтио, теперь в этом доме находится музей истории города Волхова. И это тоже

символично: музей находится в том месте, где переплетаются разные исторические эпохи.

До 1960-х гг. сохранялся комплекс языческих сопок на правом берегу реки около д. Дубовики, но при строительстве нового моста через Волхов (взамен обветшавшего деревянного) и дороги к нему значительная часть сопок была уничтожена.

Строительство моста в 1960-е гг.



Хотя построенный мост (нынешний пешеходный мост Строителей) быстро устарел из-за просчетов в проектировании, поэтому в 1997г. было принято решение о возведении нового автомобильного моста (Ильинского) выше по течению реки. В связи с этим в 1997 г. были произведены раскопки еще одной сопки, мешавшей строительству. Очень подробно о результатах раскопок сообщает С.Л. Кузьмин, руководивший экспедицией. На основании этих данных можно проследить весь ритуал создания языческих захоронений наших предков. Сопка сооружалась в три этапа. На первом этапе готовилась

площадка для урн диаметром около 17 м. В центре ее была сложена куча камней. Затем был насыпан кольцевой валик и заполнено внутреннее пространство им ограниченное. На первом этапе сопка выглядела как курган с плоской вершиной, диаметром около 18 м, высотой 2,5—2,7 м. По основанию была сооружена каменная кладка в один ряд валунов. На втором этапе высота насыпи была доведена до 6,5 м. На ее вершине устроено кольцо из валунов. В нем помещались остатки кремаций, совершенных на стороне. Всего в кургане находилось не менее 5 погребений: трех мужских и двух женских. Три — в лепных урнах, их инвентарь скуден: железные ножи и четырехугольная железная пряжка. Вероятно, это мужские захоронения. Инвентарь двух женских погребений, напротив, богат. Два набора разнообразных бус, разнотипные бронзовые браслеты, трапециевидная подвеска, накосники (девичье головное украшение, прикреплявшееся к косе), височное кольцо с завитком наружу, обрывки цепочки, пронизки-спиральки (бусинки в форме трубочки). На основании инвентаря и радиоуглеродного анализа погребения отнесены к IX-X вв.

И здесь тоже интересно перекликаются эпохи: на вершине сопки была обнаружена небольшая забетонированная площадка. Скорее всего, в годы войны на древней языческой сопке располагался наблюдательный пункт или же стояла зенитка.

Сейчас на территории Волхова сохранился всего один языческий курган, расположенный на правом берегу реки у Ильинского моста. К этому уникальному историческому памятнику можно подойти, полюбоваться им и почувствовать дыхание древней истории волховской земли, ведь возраст этой сопки более тысячи лет.

***Николаева Ольга Анатольевна-
директор музея истории города Волхова***

Званка. Волховстрой. Волхов. Социально-культурное строительство

Говоря о современном Волхове, мы отмечаем, что культурный потенциал нашего города достаточно высок. Но давайте на мгновение вернемся в прошлое, вспомним имена тех, кто стоял у истоков культурного и социального строительства, кто сумел повести за собой многотысячную армию людей, чтобы на берегах реки Волхов вырос город.

Среди них первые учителя: Таисия Баранова, супруги И.В. и Е.Е. Румянцевы, В.В. Воскресенский.



Супруги И.В. и Е.Е. Румянцевы

В.В. Воскресенский





Первые фельдшеры и врачи
А.В. Шевчук, А.М. Аверьянов, А.Д. Мер-
ецкая, А.Л. Замиралов.

Первые культработники Неронов,
К. Гречин, Мысов, Отс, Рыжков.

В.Г. Рыжков

А также инженеры и руководители строительства
Волховской ГЭС Г.О. Графтио, И.И.Кандалов, С.Д. Мав-
ротани.



Г.О. Графтио



И.И. Кандалов

К моменту образования города Волховстроя, к 1933
году, одним из крупных населенных пунктов на
территории будущего города был рабочий поселок
Званка.



*Станция Званка.
Фото из фондов музея
истории г. Волхова*

Его история начинается с 1904 года, когда мимо маленькой деревушки Званка пролегла железнодорожная ветка Санкт-Петербург – Вологда. Так появилась железнодорожная станция Званка, а рядом со станцией рабочий поселок с таким же названием.

Первоначально в Званке имелась всего одна улица (нынешняя улица Дзержинского), которая была застроена типовыми деревянными домами. В этих домах жили рабочие, в них же располагались железнодорожные службы: материальный склад, дом для отдыха кондукторских бригад, почта, пекарня, магазины, а также образовательные, медицинские и культурные очаги.

Уже 15 декабря 1906 года в Званке открылось общеобразовательное одноклассное железнодорожное

училище. Начальник Северных железных дорог в рапорте от 2 июня 1911 г. в Управление железных дорог приводит интересные сведения об этом училище. Кроме общеобразовательных предметов преподавали рукоделие, рисование, пение, столярное ремесло, выпиливание, выжигание. В 1911 году в училище обучалось 20 мальчиков и 22 девочки.

Позже в 1919 году в Званке открыты и работали две школы. Решалась также проблема обучения профессиональных кадров. Уже в 1919 году были открыты железнодорожные курсы.

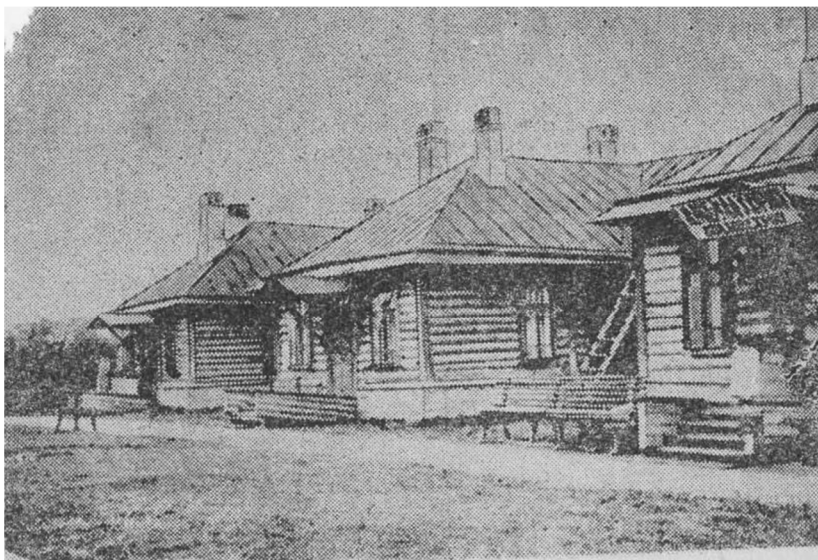
А с 1924 года начиналась история железнодорожного профессионально-технического училища № 229. Именно тогда при железнодорожных мастерских станции Званка была организована школа фабрично-заводского обучения. Главной задачей ФЗУ стала подготовка слесарей по ремонту паровозов и вагонов. Первым директором ФЗУ был В.К. Либхарт. После приема второго набора школу перевели на станцию Мурманские Ворота. В трех зданиях, отведенных для ФЗУ, размещались учебные классы, общежитие, кухня, столовая. Для культурно-массовой работы ребятам был предоставлен деревенский клуб. С 1962 г. училище № 229 размещается в здании бывшего паровозного депо по ул. Дзержинского.

В 1920-е годы открывается «детский очаг» для детей дошкольного возраста. Это был маленький деревянный дом с площадкой на улице для прогулок. С детьми работали воспитатель и медсестра.

Термин «детский очаг» или «деточаг», или просто «очаг» использовался для названия детского сада в 1920-30 годы, как очаг культуры для детей, будущих строителей коммунизма. Со временем термин был утрачен.

Нашлась и наглядная агитация, с помощью которой власть пыталась убедить население проявлять инициативу в устройстве детских очагов.

Успешно решался вопрос и медицинского обслуживания населения в Званке. Известно, что в 1909 году уже работал приемный или амбулаторный покой, фельдшером которого был Алексей Васильевич Шевчук, акушеркой Евдокия Ивановна Якименко.



Так выглядела больница Волховстроя в начале 1930 года.

Из фондов музея истории г. Волхова

В 1916 году в Званке начинается строительство нового лечебного стационара на 125 коек. 1 апреля 1918 года медучреждение принимало первых больных. Первым начальником больницы был Николай Иванович Шустов (до 1917 г. работавший врачом в лазарете имени Ильинских). В больнице функционировали терапевтическое, детское, хирургическое и родильное отделения.

В тяжелых условиях приходилось работать медикам в годы Гражданской войны, особенно, когда началась эпидемия сыпного тифа. В это время больница переполнена. Одежду зараженных больных обрабаты-

вали домашним способом, в духовке печек. Позднее во дворе больницы были оборудованы прачечная с сушилкой и отдельно кухня.

В 1920-е годы при больнице были организованы сестринские курсы.

В это же время в поселке открывается железнодорожная поликлиника. В поликлинике помимо амбулаторного приема велось оказание помощи на дому и на линии. Имелась своя дрезина и лошадь. Работал здравпункт в паровозном депо и страховой актив, стражделегаты которого навещали больных на дому. Велась просветительская работа с местным населением. В 1928 году в больнице появилась рентгеновская установка.

Культурная жизнь Званки была сосредоточена в «шпальном клубе» (здание клуба было сложено из шпал, отсюда и название). Снаружи клуб имел вид обычного сарая. Внутри находился зал со сценой. Впоследствии демонстрировалось немое кино. А, разобрав деревянные скамьи, местная молодежь устраивала танцы. Здесь же в шпальном клубе проводились собрания железнодорожных служащих. Была при клубе своя библиотека. Для пополнения фондов библиотеки использовались помещичьи библиотеки. Число книг составляло 10 тыс. томов. И даже — свой самодеятельный театр, спектакли которого ставились на сцене клуба.

Сохранились афиши за 1909 и 1916 годы. В них сообщается о том, что даются два спектакля «На бойком месте» и «Медведь» А.П.Чехова. В постановке спектаклей участвовали машинисты паровозов, мастера и рабочие. Репертуар театра был довольно разнообразен, как и состав зрителей. В антракте играл струнный оркестр любителей балалаечников под управлением машиниста Тимофеева. Театр железнодорожников славился на весь Новоладожский уезд, знали о нем и на других станциях Николаевской железной дороги.

В 1920-е годы шпальный клуб разберут, и новый железнодорожный клуб разместится в одноэтажном деревянном здании вблизи вокзала.

А в 1929 году клуб железнодорожников Званки с библиотекой переедет в новое двухэтажное здание.

Значительным событием в жизни званковцев стало строительство Волховской ГЭС, начавшееся в 1919 году. Волховстрой. Грандиозная стройка того времени. В нее верили и ею гордились.

Долгие восемь лет Советская страна строила и оберегала свой ВОЛХОВСТРОЙ. О нем писали в газетах и говорили на партийных съездах.

Первоначально на строительстве не хватало рабочей силы, орудий труда, материалов, продовольствия. Но уже к началу 1920 года было построено шесть барakov для рабочих, дом для служащих, частично больница. В одном из барakov еще в 1919 г. была открыта начальная школа. В ней обучалось 60 человек (включая и детей, и взрослых).



Из фондов музея истории г. Волхова

Расчистили место для спортивной площадки, сделали качели. К весне 1920 г. один из бараков был приспособлен под клуб, в нем устроена сцена, выделено помещение для библиотеки (2954 книги – библиотечный фонд). При клубе были организованы кружки: хоровой (21 чел. посещали), драматический (55 человек), музыкальный (12 чел.) и спортивный.

Постановка спектаклей на сцене клуба была большим увлечением волховстроевцев. Только в течение 1921 года было поставлено пять спектаклей. В это же время появляется такая форма клубной работы, как «Живая газета». На подмостки клуба выходила группа людей, которые чаще всего в стихотворной форме высмеивали разгильдяев, рвачей и бюрократов на стройке. С большим уважением рабочий люд относился и к выступлениям агитгруппы «Синие блузы», куда входило восемь человек.

Культурно-воспитательной работой занимались комсомольцы. К концу 1920 г. – 62 человека. В этом же году комсомольцами создана культмассовая комиссия.

Работа комсомольцев с населением началась с чтения политических брошюр, стали устраивать для рабочей молодежи лекции на научные темы. В течение 1921 года прочитано три лекции «Русский народ в прошлом и настоящем», «Русская женщина как трудовой тип», «Мироведение».

Борьба за новый быт — одна из главных задач волховстроевцев. Первым мероприятием, которое проводит культотдел был «Двухнедельник уважения к женщине».

Коллектив бюро занимались распространением газет «Правда», «Петроградская правда», «Известия», также выпускали стенгазету, которую писали от руки чернилами.

1923 год можно считать годом расцвета социальной и культурной сферы на Волховстройке. Именно в этом году был выдвинут лозунг о ликвидации безграмотности в стране. Культотдел Волховстройки отвечает лозунгом «На стройке не должно быть неграмотных».

Для этого все неграмотные были поставлены на учет, и по вечерам им предлагалось ходить в вечерние школы по ликвидации неграмотности. Первоначально в школе обучались 57 человек, от 14 до 39 лет. В этот же год открываются месячные курсы для малограмотных. Их посещали 100 человек.



Ликбез. Из фондов музея истории г. Волхова

Чтобы поддержать стремление к повышению профессионального уровня образования на Волховстройке организуются семимесячные профтехкурсы по двум отделениям: строительному и электромеханическому.

При курсах открывается техническая библиотека.

К 1926 году на Волховстройке работали три библиотеки, а количество книг увеличилось с 2 500 до 10 000 томов.

В мае 1920 г. открываются курсы стенографии. Их посещают 20 слушателей. В этом же году открывается школа 1 ступени для школьников. Кроме общеобразовательных предметов в школе преподают пение, рисование, гимнастику.

В 1923 году школу посещают 381 ученик (что составляет 63% детей рабочих Волховстройки).

Так как на строительстве работало много мусульман, для татарских детей открылась школа с преподаванием на татарском языке. Её посещали 30 учащихся.

В 1922 год у на Волховстройке для детей дошкольного возраста открыли «детский очаг». Зарегистрировано в нём 25 детей. Воспитанием и присмотром детей занимались два воспитателя и две няни. Очаг располагался в одном из бараков. Для детей бесплатно отпускались завтраки и обеды. Затем было построено специальное помещение под ясли из 7 комнат. Воспитателей было уже трое. Помимо воспитателей в штат вводят медсестру. К концу 1923 г. очаг посещало 75 детей. Для детей руководством строительства станции были сшиты хлопчатобумажные костюмчики.

Здесь же на Волховстройке зарождается экскурсионное дело. Проводятся экскурсии по изучению родного края (540 чел.). Организуются экскурсии на строительство Волховской ГЭС. (2440 чел.), которые проводят инженеры и руководители строительства.

1924-1925 годы — время наибольшего разворота строительства. Волховстрой жил полнокровной жизнью. Преобразился и сам посёлок гидростроителей. Площадь посёлка Волховстрой достигла 80 десятин. В нём была

сеть шоссированных дорог, мостовых, устроены деревянные тротуары, насажены деревья по главным улицам. Была и площадь – административный центр, где сосредотачивались торговые и общественные, культурные и образовательные учреждения.

19 декабря 1926 года организация «Волховстройка» прекратила свое существование. Волховская ГЭС вступает в строй. Стройка завершена, а поселок, которому она дала жизнь, будет из года в год преобразоваться и менять свой культурный облик.

В 1927 году в поселке гидростроителей работали два детских сада и столько же школ (начальная и семилетка).

В рабочем клубе — кружок юнкоров (они выпускали газету «Юный электрификатор»), библиотека и читальный зал.

Имелись также больница (на 150 коек, 15 врачей, 30 человек — сред и млад персонал), два театра и открытая сцена. Спектакли ставились местными любителями драматического искусства: Союзом молодежи, красноармейцами, рабочей труппой, драмкружком клуба. Ежемесячно приглашаются профессиональные артисты из Петрограда.

Работают два спортобщества, четыре инструктора.

Есть Дом молодежи, где находились бюро комсомола и пионербаза.

Весной 1930 года на волховской земле началось строительство еще одного промышленного первенца - алюминиевого завода. 14 мая 1932 года на Волховском алюминиевом комбинате был получен первый советский алюминий.



ВАЗ. 1930-е годы.

Первоначально жилой массив, где жили работники алюминиевого завода, назывался «соцгородком». Он состоял в основном из деревянных бараков. В 1932 году в самом центре барачного городка был построен заводской клуб «518», в честь намеченным планом первой пятилетки 518 крупных промышленных объектов. В клубе показывали звуковое кино, действовали кружки: драматический, струнных инструментов, бальных и западно-европейских танцев, а также духовой оркестр.

В 1931 году было построено здание заводууправления. В этом же году были построены первые кирпичные дома, положившие начало улицам Глиноземной (Марата) и Электролизной (Пирогова). Они назывались домами-коммунами.

В последующие годы сооружаются кирпичные здания для больницы (теперь это центр соц. обслуживания населения «Дом ветеранов»), механической прачечной, фабрики-кухни. Она была рассчитана на 6000 обедов в сутки и сразу же стала

местом отдыха молодежи. На первом этаже находился зал для танцев, а на втором – ресторан. Ежегодно устраивались маскарады. С 1944 года в этом здании находился продснаб «Севзапалюминстроя» и лимонадный цех. В 1970-80 годы — ресторан «Нептун». Также возводились здания заводской поликлиники, школы фабрично-заводского ученичества (ФЗУ) – там готовили молодых токарей, лаборантов, электролизников и глиноземщиков — и школы № 3. Эта школа стала первой городской школой. Она считалась образцовой и имела подсобное хозяйство с теплицей и фермой для разведения кроликов.



Школа № 3



Следует отметить, что именно первый директор завода В.С. Татарийский большое внимание уделял вопросам технической грамотности работников.

В.С. Татарийский

По его инициативе в 1933 году на заводе создали свою научно-техническую библиотеку с фондом около 10 тысяч книг.

На водонапорной башне, что стоит рядом с административным корпусом алюминиевого завода, была устроена парашютная вышка, где каждый желающий мог испытать себя на смелость.

Так, к началу 1930-х годов определился хозяйственный профиль этой территории: энергетическая и алюминиевая промышленности (имеющие союзное значение) и железнодорожный узел.

27 декабря 1933 был образован город Волховстрой. К этому времени он имел уже сложившуюся социально-культурную базу, развитие которой происходит все последующие 90 лет.

**Королева Людмила Павловна -
директор музея локомотивного
депо станции Волховстрой-1**

**Десять лет без права переписки
(о репрессированных железнодорожниках)**

Небольшой город железнодорожников, заводчан и работников электростанции на реке Волхов. Бывшая ст.Званка, а с 1933 г. – город Волхов. Сколько здесь людей, приехавших из разных уголков страны, чтобы жить и работать с мечтами о будущем... Но судьба многих из них уже решена в организации под названием НКВД (Народный комиссариат внутренних дел), поэтому мечты о будущем никогда не сбудутся...

В истории каждой страны есть светлые и темные пятна. Для СССР это годы Большого террора – 30-50 гг. XX века. Причин террора было несколько: политические (борьба за власть в руководстве страны), социально-экономические (для исполнения плана по индустриализации страны нужна дешевая рабочая сила, отсюда – строительство лагерей (ГУЛАГа) для репрессированных). Руководством страны выдвинут лозунг: по мере развития социализма обостряется классовая борьба, многие люди (разных сословий) мешают нам строить социализм, поэтому их нужно уничтожать. И еще – повязать всех жителей страны страхом (доносы, обсуждения на собраниях, где клеймили своих же коллег по работе).

Террор не мог не коснуться железнодорожного транспорта, создано 43 транспортных отдела НКВД. На Волховстроевском узле, куда входило и паровозное депо Волховстрой в 1937-1938г.г. репрессировано около 200 человек (почти все расстреляны). Обвинения

предъявлялись почти всем одинаковые – массовое вредительство против советской власти. На самом деле причины недостатков в работе транспорта были совсем иные: низкое качество техники, слабая подготовка кадров, недостаточное развитие железных дорог.

Телеграмма от 16.07.1937г. начальникам НКВД о необходимости взятия на учет, проработка бывших кулаков, уголовников и других враждебных элементов, ведущих активную антисоветскую деятельность. Операция по репрессированию началась 05.08.1937г. Всем арестованным предъявлялись обвинения по различным пунктам ст.58-1 УК РФ (измена Родине, шпионаж, подрыв транспорта, террористические акты, контрреволюционная пропаганда и др.).

«Дорогая Катенька!

Принеси мне пару белья, галоши от Мамаева, небольшой мешок, кусок мыла, зубную щетку, маленькое одеяло, брюки-галифе, пару портянок, полотенце, черную катушку и иголку, немного сухих яблок и сухарей, и копченой воблы, и чеснока.

Допрос был самый унижительный. Как и у всех, но обвиняют, кажется, в агитации и вредительской. Угрожают до десяти лет. Хотели обвинить в шпионаже, но, кажется, отстали. Результат сообщу при первой возможности. Спим на голых досках. На еду дают 700 гр. Хлеба, кусок пиленого сахару и тарелку супа.

Все камеры очень переполнены. Народу есть всякого. На свидание и передачу проси у того же следователя, который допрашивал тебя и Нину – Кириллова.

Очень и очень хотел бы повидаться с Мишей. Попроси денег у Ольги Николаевны, хорошо бы дала мне рублей 10. Еще принеси мне бумаги и конвертов. Постарайся исполнить мою просьбу, может быть она последняя в жизни. Целую всех. Павел». Здесь

приписка рукою сына Михаила: «Конверт с запиской выброшен из машины на Ильинке по пути с допроса в дом Шварца (Старая Ладога). Подобрала и передала Гладилина Евдокия Ильинична».

И наконец, еще одна коротенькая записка – обращение к младшему сыну, переданная через неизвестного зрителя: **«Мишута, не забудь сделать обрезку сучьев яблоней так, как я тебе указывал, и сразу же обмазать масляной краской. Работу эту надо закончить до 1-го мая. Отец Павел. 07.12.1937г.»**.

Об этой записке мы знаем из архива М.П. Малей, сына Павла Михайловича Малей (хранится в архиве Староладожского музея-заповедника и у дочери Михаила Павловича – Елены Михайловны Цегельницкой).

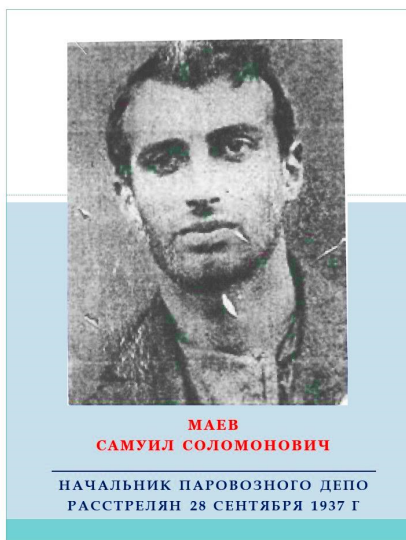
Павел Михайлович Малей до революции работал начальником Новолодожской уездной тюрьмы. После 1917 г. – народным судьей, делопроизводителем на ст. Званка, садовником на ст. Волховстрой. Несколько раз лишался избирательных прав, увольнялся с работы как эксплуататорский элемент. Арестован в конце 1937 года в связи с вредительской посадкой (деревьев?), имел планы и чертежи ж/д станций (?). По этому абсурдному обвинению был расстрелян 08.01.1938г. Жену П.М. Малей, Екатерину Генриховну, выслали из Волхова в Среднюю Азию. Из переписки ее с детьми Михаилом и Ниной видно, как ей там тяжело жилось. Михаил Павлович присылал ей деньги. Михаил (машинист депо) и Нина (работник дистанции пути) очень долго добивались реабилитации отца, в 1957 году получили справку о том, что Малей П.М. умер в 1942 году от крупозного воспаления легких (на самом деле его уже 4 года не было в живых). В конце 1980-х годов Михаил Павлович поехал в ФСБ г. Ленинграда (Литейный пр., д.4), где получил подлинное свидетельство о смерти отца и справку о его окончательной реабилитации. По

воспоминаниям дочери, после этой поездки он всю ночь плакал.

Арестовать в те годы можно было кого угодно. Например, в приказе по Кировской ж/д от 1936 года названы имена работников депо о награждении их знаком «Почетный железнодорожник»:

- **Дацкевич Афанасий Филимонович** (начальник паровозного депо Волховстрой)

- **Гутник Николай Георгиевич** (секретарь парткома депо).



Вскоре они были арестованы по ложным обвинениям и расстреляны. Сменивший Дацкевича на посту начальника депо **Маев Самуил Соломонович** был также арестован и расстрелян. В протоколах собраний работников депо Маев С.С. обвиняется в том, что плохо относится к работе, но зато часто ходит на танцы в клуб железнодорожников(!). А ему было всего 29 лет.

Кстати, на собраниях с обвинениями часто выступали работники депо, которые сами скоро были расстреляны. От репрессий страдали иногда члены одной семьи. Например, была арестована семья **Зукул**:

- **Иосиф Адамович**, глава семьи (машинист депо);
- **Александр Иосифович** (слесарь-автоматчик);
- **Евгений Иосифович** (слесарь депо);
- **Дочь Анна Иосифовна** (дежурная ст. Волховстрой).

Сыну Анатолию Иосифовичу (машинисту депо) удалось остаться на свободе. В 1957 году родственники получили «липовые» свидетельства о смерти семьи Зукул в 1942 году. И только в 1989 году они узнали, что все трое были расстреляны в 1938 году.



**ЗУКУЛ
ЕВГЕНИЙ ИОСИФОВИЧ**

СЛЕСАРЬ ПАРОВОЗНОГО ДЕПО
РАССТРЕЛЯН 1 НОЯБРЯ 1938 Г



**ЗУКУЛ
АЛЕКСАНДР ИОСИФОВИЧ**

СЛЕСАРЬ-АВТОМАТЧИК
ПАРОВОЗНОГО ДЕПО
РАССТРЕЛЯН 22 ОКТЯБРЯ 1938 Г


РСФСР

повторное

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СМЕРТИ

П-Б № 314058

Гр. *Зукел*
Евгений (фамилия) *Иосифович*
умер(ла) *20-го* 1942, *Владимирский*
улицы двести *сорок* *Володарского*
возраст *23 года*
Причина смерти *Рак печени*
о чем в книге записей актов гражданского состояния о смерти
19 *57* года *июни* месяца *14* числа
произведена соответствующая запись за № *18*
Место смерти: город, селение
район _____ область, край,
республика _____
Место регистрации: *Володарский уезд*
г. Волков *Минский*
Дата *20* *июня* 19*42*г.
Подпись *И. И. И.*

Година. 1900.

ЗУКУЛ Е.И.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СМЕРТИ
20 ФЕВРАЛЯ 1942 Г


РСФСР *Лотарские*

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СМЕРТИ

П-Б № 314054

Гр. *Зукул*
Иосиф Акимович

умер (ла) *26.12.1943* *Владимирский*
декабрь *пятидесяти третьего*

возраст *59 лет*

Причина смерти *бронхит сердца*

о чем в книге записей актов гражданского состояния о смерти
19 *57* года *ноября* месяца *14* числа

произведена соответствующая запись за № *17*

Место смерти: город, селение _____
район _____ область, край, _____
республика _____

Место регистрации: *Волоколамский уезд*
Волоколамский район *Мелиноград с/п.*

Дата выдачи: *31* *января* 19*48*г.

М.П. *Волоколамский район*
Подпись: *И.А. Зукул*

Горький, 1940.

ЗУКУЛ И.А.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СМЕРТИ

26 ДЕКАБРЯ 1943 Г

РСФСР.
Министерство Юстиции
ЛЕНИНГРАДСКИЙ
ОБЛАСТНОЙ СУД.

11 февраля 1958г.
№ 44-У-024/8
спецчасть
Почта № 16
Телефон № 8-14-62.

Г. Волхов, 1 Ленинградской обл.
Кирова ул. д. 9 кв. 2.
ЗУКУЛ А.И.

СПРАВКА.

Дело по обвинению Зукул Евгения
Иосифовича, 1919 года рождения,
на момент ареста - 29.У11-1938 г.
работавшего слесарем в паровозном
депо ст. Волховстрой-1, пересмотрено пре-
зидиумом Ленинградского областного суда
10.11-1958г.

Постановление 6.тройки УНЧД Ленинградской
от 27/X-1938 г. в отношении ЗУКУЛ Евгения
Иосифовича - отменено и дело производство
прекращено.

ЗУКУЛ Е.И. реабилитирован посмертно

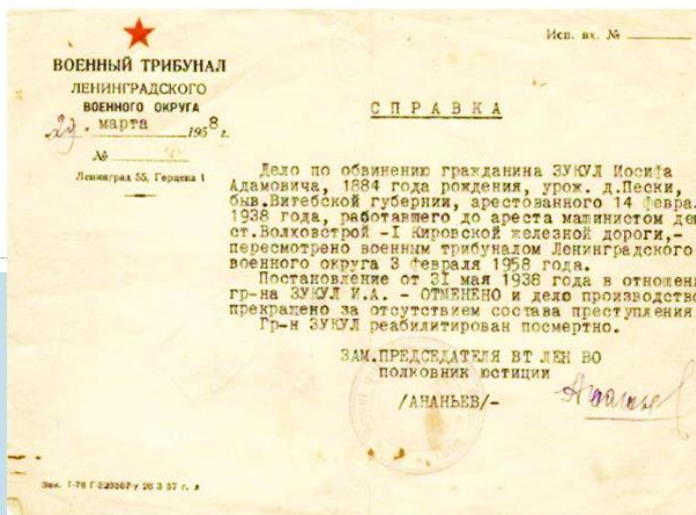
Печать
Ленингр. обл. суд.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЛЕНИНГРАДСКОГО
ОБЛАСТНОГО СУДА

С. САМАРИН.

**ЗУКУЛ Е.И.
РЕАБИЛИТИРОВАН ПОСМЕРТНО**

10 НОЯБРЯ 1958 Г



ЗУКУЛ И.А.
РЕАБИЛИТИРОВАН ПОСМЕРТНО

3 ФЕВРАЛЯ 1958 Г



**МАНЧИНСКИЙ
БОЛЕСЛАВ ИГНАТЬЕВИЧ**

СЛЕСАРЬ ПАРОВОЗНОГО ДЕПО
РАССТРЕЛЯН 17 ОКТЯБРЯ 1937 Г

Старейший работник депо, слесарь **Манчинский Болеслав Игнатьевич** тоже не избежал печальной участи своих коллег по работе. Очень тяжело приходилось родственникам репрессированных. Дочь Манчинского Б. И., Софья Болеславовна в 1957 году обратилась в транспортную прокуратуру Кировской ж/д с тем, что ее отец незаслуженно был репрессирован, а ее, как дочь врага народа, люди презирают и ненавидят.

Участковый диспетчер **Ведэр Генрих Германович** тоже попал под каток репрессий. Его жену с детьми выселили из квартиры в г.Волхове в барак на ст. Мурманские ворота.

В депо работали отец и сын **Красновы: Сидор Андреевич** (кочегар душевой) и **Михаил Сидорович** (машинист). Михаил Краснов в 1932 году был награжден грамотой Всесоюзного конкурса им.15-ой годовщины Октября как лучший машинист СССР.

Оба были арестованы как плохие работники: Сидор Андреевич ругал советскую власть и хвалил царскую (кстати, он был неграмотный), а



**ВЕДЭР
ГЕНРИХ ГЕРМАНОВИЧ**

УЧАСТКОВЫЙ ДИСПЕТЧЕР 1-ГО
ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ОТДЕЛЕНИЯ
РАССТРЕЛЯН 5 МАЯ 1938 Г

Михаил Краснов не проводил межпоездного ремонта паровозов, ходил на посиделки к Гутнику Н.Г., где с возмущением говорили о советском строе. Обвинения Красновым были предъявлены на основании допроса свидетелей (все работники депо). При пересмотре следственных дел Красновых в 1950-е годы все оговорившие их отказались от предыдущих показаний (в 1937г.), утверждая, что их заставил так говорить следователь. Осуждать мы никого не можем, т.к. люди боялись за свои семьи, да и за себя тоже.

При розыске сведений о репрессированных удалось найти документы на семью Паукшто, проживавших в Волхове и начинавших работать в паровозном депо Званка. Все три брата расстреляны в 1937 году:

- **Паукшто Михаил Устинович** - начальник материального склада ст.Петрозаводск;

- **Паукшто Иосиф Устинович** – инструктор по отоплению вагонного участка Кировской ж/д;

- **Паукшто Наполеон Устинович** – начальник дистанции службы пути. Участь их семей была печальна.



**ПАУКШТО
МИХАИЛ УСТИНОВИЧ**

НАЧАЛЬНИК МАТЕРИАЛЬНОГО
СКЛАДА
РАССТРЕЛЯН 10 ДЕКАБРЯ 1937 Г



**ПАУКШТО
НАПОЛЕОН УСТИНОВИЧ**

НАЧАЛЬНИК СЛУЖБЫ ДИСТАНЦИИ
ПУТИ
РАССТРЕЛЯН 20 ДЕКАБРЯ 1937 Г

При анализе документов репрессированных удалось установить, что большинство из них русские и поляки (есть и немцы, литовцы, евреи, украинцы).

Кстати, по полякам, 11.08.1937 года был принят оперативный приказ народного комиссара внутренних дел СССР Ежова Н.И., согласно которому все поляки объявлены членами польской разведки в СССР, осуществляющими шпионскую диверсионную и террористическую деятельность на территории СССР. Согласно спискам, все арестованные поляки подлежат или расстрелу, или заключению в тюрьмы и лагеря сроком от 5 до 10 лет.

В 1938г. органами транспортного отдела Кировской железной дороги было сострепано так называемое «волховское дело», по которому арестовано 17 работников Волховстроевского железнодорожного узла, большинство из которых машинисты паровозного депо Волховстрой.

По воспоминаниям машиниста **Д.А. Огородникова** обвинение предъявили страшное: хотели убить товарищей Молотова и Кагановича. Все арестованные по этому делу год просидели в одиночке г. Ленинграда. В 1939 году все 17 человек оправдал суд военного трибунала. В это время виток репрессий несколько ослаб в связи со сложным международным положением.

После Ежова органы НКВД возглавил Л.П. Берия. Несмотря на оправдательный приговор по «волховскому делу» у всех проходивших по нему, в личных делах есть запись о том, что в 1938-1939 годах они были арестованы.



Дочь **Чебунина Павла Андреевича**, Нефедьева В.П. вспоминала, что после освобождения из тюрьмы ее отец очень изменился: заиграет какую-нибудь песню на баяне, а потом заплачет. Дочь спрашивала: «Почему ты, папа, плачешь?» А Павел Андреевич отвечал: «Доченька, мы-то живые, а каково тем, кто там (т.е. в тюрьме) остался...».

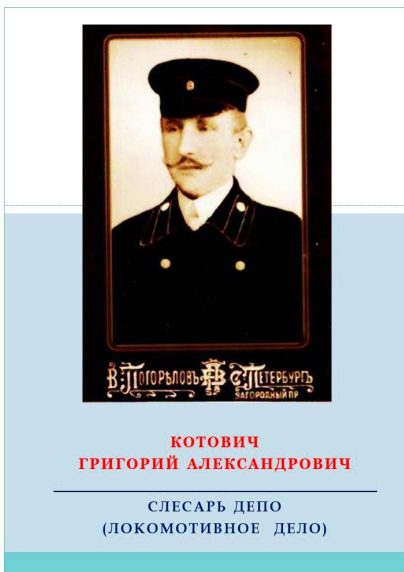
Чебунин П.А., машинист, «Почетный железнодорожник»,



**ШИШАЛОВ
ВАСИЛИЙ ПЕТРОВИЧ**

МАШИНИСТ ДЕПО
ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

Шишалов Василий Петрович, машинист, «Почетный железнодорожник»,



Котович Григорий Александрович, слесарь депо.

Расстрелы производились в районе станций Ковалево, Бернгардовка, Койранкангас. Иногда хоронили на городских кладбищах: Богословском (Санкт-Петербург, около ж/д больницы), Памяти

жертв 9 января (Пре-ображенском, находится около ст. Обухово). Масштаб расстрелов был так велик, что начиная с августа 1937 года потребовалось отдельное место для тайных захоронений. Выбор пал на Левашовское кладбище.

Каждый год, 30 октября, в день памяти жертв политических репрессий, родственники репрессированных едут в Левашовскую пустошь, чтобы почтить память безвинно пострадавших.

Может быть, мой рассказ покажется кому-то очень мрачным, безысходным. Но ведь это все было. Вы подумайте, как горько сознавать то, что люди не прожили отпущенную им жизнь, не испытали многих радостей.

От некоторых из них не осталось даже фотографии...

А помнить о трагических страницах нашей истории необходимо, и передавать эту память следующим поколениям, чтобы никогда не повторилось то страшное, что пережили наши предки.

«На воле»
Неужели вправду это было:
На окне решетки, на дверях?.
Я забыла б – сердце не забыло
Это унижение и страх.
До сих пор неровно и нечетко,
Все изодранно, обожжено,
Точно о железную решетку
Так о жизнь колотится оно...
В этом стуже горестном и темном
Различаю слово я одно:
«Помни», - говорит оно мне... Помню!
Рада бы забыть – не суждено...

О.Берггольц, Октябрь, 1939

Источники:

1. Книга памяти. Ленинградский мартиролог. Т.1-13. Санкт-Петербург, 1995
2. Национальный архив Республики Карелия. г.Петрозаводск.
3. Государственный архив историко-политических документов. Санкт-Петербург.
4. Архив Волховстроевского отделения дороги.
5. Игнатенко В.Ф. Следственный изолятор-тюрьма в доме Шварца в Старой Ладоге. – Староладожский сборник, 2000.
6. Воспоминания родственников репрессированных и жителей г.Волхова (Полетаева З.М., Кузьмин Б.Я., Топиол-Кизогло Е.П.)

Особая благодарность **Разумову Анатолию Яковлевичу**, руководителю центра «Возвращенные имена» при Российской национальной библиотеке в Санкт-Петербурге, историку, специалисту по периоду массовых репрессий в СССР, составителю «Ленинградского мартиролога», одному из создателей по истории мемориала «Левашовская пустошь».

P.S. Желающие более полно познакомиться с этой темой могут обратиться в музей истории локомотивного депо Волховстрой.

***Самсоненко Георгий Григорьевич –
кандидат исторических наук,
Почетный гражданин Волховского района.***

Памятник Великой Отечественной войны: паровоз ЭУ 708-64

Слава этому паровозу пришла после знаменитого рейса в 1943 году, «Дорогой Победы» по «Коридору смерти» под управлением машиниста И.П. Пироженко, помощника машиниста В.С. Дятлева, кочегара И.С. Антонова, доставившим первый поезд в осажденный Ленинград, после прорыва блокады.

До знаменитого рейса это был обычный труженик «стальных магистралей», построенный в 1931 году. После постройки был приписан к паровозному депо Волховстрой. К этому времени депо получило новые цеха, введенные в эксплуатацию в 1929-1930 годах. Эксплуатация этой серии паровозов в депо продолжалась до начала 50-х годов, чуть более двадцати лет, пока на смену не пришли более мощные машины СО и наш труженик был отправлен в Воронеж на капитальный ремонт.

После ремонта в депо паровоз не вернулся, был приписан к Южной дороге, депо Белгород. Долгое время трудился на станции Белгород на маневровой работе, затем паровоз передали в Белгородское «Карьероуправление». Паровоз еще долго работал на подъездных путях, пока не закрыли карьеры и организацию. Карьер закрыли, паровоз бросили и стал он ничейным. Так и был бы, наверное, разрезан на металлолом, если бы о нем не вспомнили ветераны

Волховстроевского отделения Октябрьской железной дороги.

Давайте и мы вспомним знаменитый рейс наших земляков, по рассказам его участников.

В январе 1943 года после ожесточенных боёв, войска Волховского и Ленинградского фронтов соединились и тем самым прорвали блокаду Ленинграда. Сообщение об этой победе советских войск, переданное по радио в ночь на 19 января, было воспринято работниками депо с величайшим восторгом.

В день прорыва блокады ГКО принял решение: на отвоеванной земле, построить железную дорогу. Военные железнодорожники в труднейших условиях, под обстрелами и бомбежками врага в короткий срок-пятнадцать дней- построили железнодорожную ветку Поляны-Шлиссельбург протяженностью 33 километра, соединившую Ленинград через Волховстрой со всей страной. Через Неву у Шлиссельбурга были построены временные мосты. Как только военные железнодорожники приступили к строительству новой фронтовой магистрали, среди паровозников депо развернулось соревнование за право вести первый поезд с Большой земли в Ленинград. В сложных фронтовых условиях лучших результатов достигла бригада машиниста И.П. Пироженко. После прорыва блокады Ленинграда волховстроевские железнодорожники ходили на работу в приподнятом настроении. Бомбежки, артобстрелы, к которым все давно привыкли, не отвлекали от главной мысли, которая волновала всех: кто поведет первый поезд после прорыва блокады в Ленинград? Пожалуй, все сходились на том, что самые достойные трудятся в передовой паровозной бригаде Ивана Пироженко, который возглавлял комсомольско-молодёжную колонну паровозов имени Государственного Комитета Обороны СССР. Ему откровенно завидовали, хотя все прекрасно

понимали, что поезд придётся вести под обстрелом врага практически по линии фронта. Но это обстоятельство мало пугало: был порыв, стремление облегчить участь ленинградцев, которые пережили тяжелое время блокады, выстояли в смертельной схватке с врагом.

С прибытием первого поезда из Волховстроя в Ленинград, для жителей северной это было вторым выдающимся событием начало 1943 года, после прорыва блокады. По вновь построенной железнодорожной ветке Поляны-Шлиссельбург, тайком перед самым носом врага буквально прополз первый пробный поезд. В этом рейсе у реверса паровоза стоял машинист Александр Михайлов ТЧ-12. Немецкие наблюдатели, которые зорко вглядывались в зимнюю мглу переднего края, даже предположить не могли, что у них под самым носом сумасшедшие русские построили железную дорогу и собираются пустить по ней поезда. Это было бы самоубийством. Но волховстроевские железнодорожники знали, на что шли. После долгих раздумий руководство Волховстроевского паровозного отделения доверило ответственное задание бригаде старшего машиниста Ивана Пироженко. Он по праву был лучшим машинистом, а его товарищи по труду – одним из надежных коллективов в депо.

Паровоз ЭУ 708-64, на котором старшим машинистом был Иван Пироженко, обслуживали две смены. В первой смене работали три Ивана – сам Иван Пироженко, помощник машиниста Иван Харин и кочегар Иван Антонов. Вторую смену возглавлял машинист М.К. Кузнецов, помощником у него был В.С. Дятлев, кочегаром Ф.В. Клыков. Перед рейсом бригаду Ивана Пироженко в полном составе пригласили к руководству в депо. «Вы поведете секретный поезд в Ленинград. Сами понимаете, что это очень важное правительственное задание» - предупредил железнодорожников начальник

паровозного отделения А.М. Алексеев. «Мы надеемся на вас, знаю, что не подведете» - сказал начальник депо П.Н. Запатрин. «Вы все коммунисты и комсомольцы, поэтому мы уверены, что с честью выполните свой долг», - подвел итог разговора секретарь парткома ВКП(б) депо С.Г. Титов. Начальник политотдела К.В.Пташкин согласился с ним. «Мы будем вместе с вами», - добавил он. Сначала договорились, что в Ленинград поезд поведут Пироженко, Харин и Антонов, а на обратном пути их сменят Кузнецов, Дятлев и Клыков, так и был бы, наверное, этот рейс «Ивановским». Но в последний момент, по непонятным причинам, помощника машиниста И. Харина заменили на В. Дятлева из другой бригады. Одни говорили, что Харин вроде бы приболел, другие, что Дятлев был более опытным помощником машиниста и руководство в последний момент решило подстраховаться. Ивану Пироженко дали понять, что возражать не имеет смысла: не за наградами едите, а под пули и снаряды, еще неизвестно, как все обернется. Когда собирались в дорогу, о славе и наградах не думали. Были все шансы сложить головы на участке дороги, который насквозь простреливался вражеской артиллерией. Маршрут был такой: Волховстрой-Жихарево-Поляны-Междуречье-Левобережье-Кушелевка-Ленинград, «Дорогой Победы» через «Коридор смерти». Паровоз ЭУ 708-64 готовил к секретному рейсу слесарь Иван Васильевич Мурашов. В маршрутном листе главный кондуктор Ф.И. Кудряшов химическим карандашом написал время отправления со станции Волховстрой -17 часов 43 минуты. Кроме резервной смены, поезд сопровождали машинист-инструктор М.И. Быстров, поездной вагонный мастер Ф.Д. Богданов, ревизор Владимир Васильев, медсестра Т.С. Рязанова и фельдшер Л.С. Сенина. Во всех отношениях был ответственным. Регулярное железнодорожное сообщение с Большой землей давало

ленинградцам нравственные силы, вселяло уверенность, что в скором времени враг будет разгромлен под Ленинградом. Поэтому первый поезд было поручено сопровождать заместителю начальника Кировской железной дороги, уполномоченному Народного Комиссариата Путей Сообщений СССР В.М. Виролайнену, начальнику паровозного отделения А.М. Алексееву, начальнику политотдела К.В. Пташкину, секретарю парткома депо С.Г. Титову. Перед отправлением паровоз украсили портретом народного вождя и Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина, хвойными ветками и прикрепили плакат «Пламенный привет героическим трудящимся города Ленина». За паровозом прицепили цистерну с водой, за ней – пассажирский вагон резервной смены паровозников, следом вагоны с продовольствием: вес 800 тонн, из них 350 тонн продовольствия.

В.С. Дятлев оставил воспоминания об этом рейсе. Он рассказывал: «На разъезде Междуречье к нам на паровоз пришел В.М. Виролайнен - заместитель начальника Кировской дороги. Он проверил светомаскировку на паровозе и дал указание левую сторону в будке машиниста полностью завесить брезентом. Вдоль железнодорожного полотна, на расстоянии примерно в 300 метров один от другого были замаскированы военные дозорные, которые вели наблюдение за состоянием пути и в случае опасности они немедленно просигналили бы нам. На станции Левобережье нам пришлось стоять долго: обнаружилась ли неисправность пути или мост не был готов, не знаю. Но могу сказать, что переезд по мосту через Неву, который раскачивался из стороны в сторону, был самым страшным моментом в этой поездке».

Кочегар И.С. Антонов вспоминал: «На разъезде Междуречье к нам на паровоз пришел военный. Проверил светомаскировку и дал указание – левую

сторону паровозной будки полностью завесить брезентом. Выход на тендер тоже замаскировали, чтобы при забрасывании дров в топку из нее не видно было огня. Вместо фар мы установили керосиновые буферные фонари со светомаскировочными жалюзи. От станции Междуречье до левобережная следовали под перекрестным артиллерийским обстрелом в трех-четыре километрах от вражеских позиций. С одной стороны была немецкая артиллерия, с другой наша. Снаряды летели над нами в ту и другую сторону. То и дело слышались оглушительные взрывы. К счастью, ни один снаряд не попал ни в паровоз, ни в поезд. Впоследствии этот страшный участок мы стали называть **«Коридором смерти»**. На станции Левобережье стояли около двух часов. И вот поезд въезжает на свайный деревянный мост через Неву, напоминающий эстакаду. Переезд через этот мост, который раскачивался из стороны в сторону, «дышал» как говорили тогда, был едва ли самым жутким моментом в нашей поездке. Потом этот ненадежный мост заменили автодорожным. В Шлиссельбург приехали в шесть часов утра. После продолжительной остановки двинулись дальше. Перед Ржевкой случилось ЧП – отказал левый инжектор: замерзла вода в инженерной трубе водоприемного рукава. Положение было спасено благодаря находчивости машиниста Пироженко. Мы вытащили из топки горящие чурки и стали отогревать фланцы и гайки водоприемного рукава. На это потратили минут 10. И вот станция Кушелевка. Здесь нам сказали, что встреча в Ленинграде намечена на 7 февраля. Состав остался в Кушелевке, а бригада ночевала в депо Финляндского вокзала».

Когда перед Ржевкой случилось ЧП с левым инжектором, уполномоченный НКПС СССР В.М. Виролайнен упал в обморок рядом с паровозом. Сказалось напряжение двух последних суток, именно Виролайнен

персонально отвечал за успех рейса и любые неприятности с секретным поездом в пути грозили ему суровым наказанием. В своих воспоминаниях В.М. Виролайнен обвиняет машиниста И.П. Пироженко, ничего не говоря о его находчивости, всю славу приписывая себе... О какой славе можно говорить, если он был в бессознательном состоянии некоторое время.

Главный кондуктор Ф.И. Кудряшов в маршрутном листе поставил время прибытия поезда с Большой земли в Ленинград - 12 часов 10 минут. Это была незабываемая встреча. Дорога начала действовать.

А вспомнил о паровозе участник того знаменитого рейса Александр Михайлович Алексеев. В 1979 году он и секретарь узлового парткома КПСС Г.И. Ростовский высказали идею, найти паровоз и поставить на вечную стоянку на станции Волховстрой. Идея понравилась многим, но где этот паровоз искать?! К поиску подключились многие руководители всех рангов, от руководства локомотивного главка МПС до руководителей Волховстроевского отделения Октябрьской железной дороги. Поиски были достаточно долгими и вот приятная весть: паровоз найден там, куда его приписали. По информации руководства Белгородского депо паровоз имеет не рабочий вид, нашли способ как его транспортировать и в таком состоянии он прибыл в начале в Ленинград, а затем в родное депо Волховстрой, было это в конце сентября.

В этот день в депо царилла какая-то беспредельная радость, радовались люди, которые готовили его в тот знаменитый рейс: слесарь И.В. Мурашов, бригадир В.Н. Рикун, А.М. Тараташкин и многие, кто причастен к подготовке паровоза, они радовались, как будто произошла встреча с кем-то родным. Затем состоялся разговор по его восстановлению. И.В. Мурашов сказал: «Мы сделаем все без денег, только разрешите, чтобы все запасные части нам обеспечили без задержки».

Восстановили мы его быстро, затем провели митинг по случаю возвращения паровоза в депо. Встал вопрос, где ставить? Предложений было три:

- у переходного моста, рядом со зданием железнодорожного училища;
- между пассажирскими платформами у здания РМЦ станции;
- оставить в депо, подобрав соответствующее место. Все варианты не подходили.

То место, где сейчас стоит паровоз, было выбрано автором этих строк (т.е. Самсоненко Г.Г.- примеч. сост.) и Б.Н. Шулениным, работавшим тогда начальником путевого хозяйства (ПЧ-31). Прошли все согласования, услышав много различных негативных высказываний, но настояли на своем. Необходимо было получить разрешение на закрытие третьего пассажирского пути, как минимум на 3 часа, столько требовалось по нашим расчетам, дали 2,5 часа и определили дату 3 ноября 1979 года.

Мы с Борисом Николаевичем Шулениным прекрасно понимали, что времени хватит, если пойдет все хорошо, без сбоев. Готовились путейцы, готовились локомотивщики. Предварительно проложили путь так, чтобы можно было с третьего пути заехать на платформу, то есть, паровоз должен был с помощью другой подвижной единицы, заехать на свое место стоянки. Все было подготовлено, казалось, что все продумало до мелочей. В строго назначенное время, в 14 часов 30 минут работы начались: первым был поставлен тендер, потратили на установку 40 минут. Трудности были впереди, поехали котлом и как только стали въезжать на платформу, котел сошел с рельс. Стало ясно, времени не хватит, подняли, проехав еще метров пять, котел сошел с рельсов еще раз. Совместно с начальником станции Щуровым В.М. приняли решение электропоезд отправить со второго пути, т.е. с низкой

платформы. Да, это было нарушением, но другого решения не было... Закончили мы работу в 17 часов 40 минут. Далее были звонки с управления железной дороги, обвинения, что мы не умеем думать и работать..., а для нас было ясно одно: паровоз стоит на выбранном месте, и , что мы все сделали подарок нашему городу Волхову.

В 1980 году, к празднику Великой Победы, работниками локомотивного депо было сделано все, что вы сейчас видите, и состоялось торжественное открытие **паровоза-памятника ЭУ708-64** - памятника работникам железнодорожного узла в суровые годы Великой Отечественной войны.

Паровоз-памятник ЭУ708-64 (официальное название — «Памятник-паровоз, доставивший в 1943 году в Ленинград первый после прорыва блокады эшелон с грузами»). Охраняется государством как памятник истории в статусе объект культурного наследия регионального значения.



Петров-Маслаков М.В. Первый поезд «Дороги Победы»
в Ленинград, январь 1943 г

ПАРОВОЗУ ЭУ № 708 64

Он встал как памятник -
Блестящий и большой
С заплатками
На черном круглом теле,
Остывшей топкой -
Бывшею душой ,
Горевшей
Жарким пламенем
В его нелегком деле.
Он в ночь таскал
Тяжелый товарняк
Встречал рассвет
Как скорый на маршруте,
Гудком приветствуя
Таких, как сам,
Бродяг и
Точно цену знал
Размеренной минуте.
А в дни войны
Спешил
На фронт и в тыл,
Работал на износ
Под бомбой и снарядам
И пополнение,
И раненых возил,
И первым путь прошел
В блокаду Ленинграда -
По узкой просеке,
Под носом у врага,
Порою не быстрее
Шагов пехоты,
Шел в пекло,
Словно жизнь не дорога,
Прощупывая грунт

И прямь, и повороты.
Он знал, на что идет,
Но цель была одна -
Доставить хлеб
И с ним боеприпасы,
И затаила дух
Огромная страна
Надеясь, веря
В паровозных асов.
Он не подвёл
Ни раз, ни два, ни пять,
Таскал составы
В осаждённый город,
Чтоб город
Силы мог собрать,
Преодолеть
И холода, и голод...
Через десятки лет
Как Феникс
Он восстал
И в Волховстрое
Встал на пьедестал.

Р. Шмурун.
Поэт г. Волхова

Архипов Тимофей-
учащийся 9 «А» класса
МОУ «Волховская средняя
общеобразовательная школа №7»

«Это было в мае 1942 года...»

– На углу улиц Советской и Коммунаров стоит жёлтое двухэтажное здание советской архитектуры – школа №7. Построенная в 1938 г., она пережила военное лихолетье, разрушение, ремонты и реконструкции.

До 1994 г. была железнодорожной, сейчас это обычная городская школа. Обычная, но с военной историей. В школе (тогда № 38) с 23 сентября по 6 ноября 1941 г. работал полевой подвижный госпиталь № 816 54-й армии Ленфронта, а весной 1942-го – железнодорожная больница на станции Волховстрой Кировской железной дороги, которую на военный лад часто называли эвакогоспиталем. Здесь лечили эвакуированных ленинградцев и работников железной дороги.

В школьном музее есть копия фото разрушенной школы №38. А вот точная дата разрушения долго была неизвестна. О том, что нам удалось установить из разных источников, я вам расскажу.

Вольдемар Матвеевич Виролайнен, уполномоченный Народного комиссариата путей сообщения по Волховстроевскому ж/д узлу вспоминает: «Узловая железнодорожная больница была разрушена во время первых бомбежек...Решили найти подходящее для больницы помещение где-нибудь в стороне. Остановились на двухэтажном каменном здании школы № 38. Поставили 160 коек, и в середине апреля больница начала функционировать. Но

Здание школы, разрушенное попаданием авиабомбы



Фотография 1943 года

просуществовала она недолго. В середине мая во время массированного налета немецкой авиации в здание попала бомба весом в полтонны. Она угодила в крыло, занятое врачебными кабинетами и служебными помещениями. Они были полностью разрушены, при этом погибли четыре человека из обслуживающего персонала. Можно себе представить состояние 160 больных, находившихся в тот момент в палатах. Их пришлось срочно эвакуировать в тыл. Больницу мы закрыли, так как начались ожесточенные налеты на узел...».

Обратите внимание: середина мая!

В музее школы №7 хранятся воспоминания санитарки Людмилы Яковлевны Ивановой: «Война началась, когда мне было неполных 16 лет. После получения паспорта я устроилась работать санитаркой в больницу. Больницу железнодорожную перевели в школу №38. Нам приказали обслуживать блокадников, которых вывозили из Ленинграда. На людей смотреть было

страшно. Это были не люди, а живые скелеты. ... Это были самые страшные дни войны. Не помню точно, какое было число и месяц, помню только, что это было летом. Был очень сильный налет. Мы услышали сирену и сильный гул самолетов. Я выбежала на улицу, чтобы посмотреть, сколько самолётов в небе. Я насчитала 45.

... В нашу больницу было прямое попадание в том месте, где сейчас раздевалка. Там погибли блокадники, 14 человек из мужской палаты. После этого больницу перевели в Колчаново, а я была отправлена в тыл на полгода».

И опять точной даты бомбежки нет. То, что молодой девчонке день запомнился как летний — ошибка, просто было тепло и солнечно, как летом...

Документы ж/д больницы не найдены, их нет ни в архиве Октябрьской железной дороги в Санкт-Петербурге, ни в Национальном архиве Республики Карелия в г. Петрозаводске (по месту нахождения Управления Кировской железной дороги).

А вот в документах МПВО Волхова (местной противовоздушной обороны) из центрального государственного архива в Санкт-Петербурге нашлись сводки по налетам немецкой авиации за каждый месяц войны. Это уникальные свидетельства по всей военной истории Волхова! По данным этих сводок в мае Волхов бомбили 14,15,16 и 29 числа. 14 мая погибло 25, 15 мая — 79 человек. Самые большие жертвы и разрушения пришлось на 15 мая.

Известный волховский историк и писатель, выпускник нашей школы Юрий Александрович Сяков, так пишет об этом дне в книге «Волхов в огне»: «... От прямого попадания бомбы было полностью разрушено здание вокзала станции Волховстрой-1. В этот день погибли три члена делегации трудящихся Кировской области».

Там же он приводит воспоминания из дневника санитарки инфекционного госпиталя 1010 в селе Горки Анны Ильиничны Трошевой за 15 мая 1942 года: «Ездил в Волхов с Ирой Погореловой. Еще в Старой Ладогe нас застала воздушная тревога. Когда приехали в Волхов, там увидели разрушенный вокзал, пожарное депо, госпиталь. Много жертв. Мы видели только четыре человека. Это были делегаты из г. Кирова».

Для нас ключевое слово в этих воспоминаниях госпиталь.

По данным военно-медицинского архива, всего в городе было развёрнуто 25 военных госпиталей. О том, что в мае 1942 г. какой-либо из них был разрушен, сведений нет. Наверняка, речь идёт именно о ж/д больнице (эвакогоспитале). Анна Трошева увидела 15 мая не сам момент бомбардировки, а уже разрушенный госпиталь, что могло произойти, согласно сводкам МПВО, либо 14-го после часа дня, либо утром 15 мая с 07.25 до 08.25. А по словам Людмилы Яковлевой, это было днём, когда стало тепло. Но в 8 часов утра в мае солнце ещё не может греть по-летнему. Значит, остается 14 мая. И подтверждение этой даты нашлось в архиве Волховского отдела ЗАГС в акте №1423 о смерти Антонины Михайловны Антоновой, рабочей карьера 138 км Кировской ЖД: «Дата смерти 14 мая 1942 г. Причина смерти: убита, будучи на излечении в больнице ст. Волховстрой-1, от разрыва вражеской бомбы». Это одна из тех 25-ти человек, кто погиб в Волхове в тот страшный день.

Так, с помощью детального изучения документов, анализа и сопоставления фактов, раскрыта ещё одна трагическая страничка в истории школы – 14 мая 1942 г.

***Власова Наталья Ивановна -
методист музея истории г. Волхова***

**Оставившие след
(Почетные граждане города Волхова)**

Решением Исполкома городского Совета депутатов трудящихся № 145 от 7 мая 1970 года утверждено звание «Почётный гражданин города Волхова».

Графическое изображение
нагрудного знака «Почетный гражданин
Волховского муниципального района»

Лицевая сторона



На сегодняшний день этим званием был удостоен 81 человек. Из них 58 мужчин, 23 женщины. Это персоны разных слоёв населения: железнодорожники, заводчане, энергетики, представители власти, образования, здравоохранения, культуры, ветеранских организаций, СМИ, различных предприятий города. Среди них один житель зарубежной страны: Бу Форслунд – мэр Сундсвалля, удостоенный звания в 1998 году.

Согласно первого положения, звание присваивалось решением Волховского городского Совета депутатов трудящихся накануне 7 ноября один раз в пять лет, а также по случаю юбилейных дат, начиная с 1970 года. Таким образом, в 1971, 1972, 1973, годах звание не присваивалось. В 1974 году звания были удостоены 11 человек. В 1975 году звание не присваивалось. В 1976 году – 1 человек; в 1977 и 1978 годах – не присваивалось, в 1979 году – 3 человека, в 1980, 1981 г.г. не присваивалось, в 1982 и 1983 г.г. – по 1 человеку; в 1984 г. и 1985 г. – по 2 человека, в 1986 г. – 1 человек; в 1987 г. – не присваивалось; в 1988 г. – 2 человека. Далее до 1994 года звание не присваивалось.

Звание «Почётный гражданин города Волхова» присваивалось по представлению администрации и общественных организаций, предприятий и учреждений гражданам города Волхова, а в отдельных случаях гражданам других городов и населённых пунктов, имеющим большие заслуги их в деле установления Советской власти на территории Волхова, защиты ими в годы гражданской и Великой Отечественной войн, а также в развитии промышленности, строительства, транспорта, культуры, образования, здравоохранения, благоустройства, торговли и т.д.

Звание «Почётный гражданин города Волхова» могло присваиваться также Героям Советского Союза, Героям Социалистического Труда, лауреатам Ленинской и Государственной премий, кавалерам трёх орденов

Слава, двух орденов Ленина, орденов Боевого и Трудового Красного Знамени, гражданам, имеющим почётные звания «Заслуженный учитель РСФСР», «Заслуженный врач РСФСР» и т.д., прожившим в городе Волхове не менее 30 лет и активно участвующим в общественной жизни.

При присвоении звания почётного гражданина, фамилия его заносилась в «Книгу Почётных граждан», и вручалась грамота Исполкома городского Совета депутатов трудящихся, специальное удостоверение (паспорт), лента с гербом г. Волхова и надписью: «Почётный гражданин города Волхова».

20 мая 1994 года муниципалитет города Волхова утвердил новое положение о присвоении звания «Почётный гражданин города Волхова», по которому почётным гражданином мог стать любой житель города, россиянин или представитель любой страны мира, который имел большие заслуги и внес большой вклад в дело развития городской промышленности, строительства, транспорта, культуры, народного образования, здравоохранения, спорта, благоустройства, торговли и т.д. Это должны были быть волховчане, прославившие наш город в различных сферах и отмеченные правительственными наградами России.

Почётное звание присваивалось распоряжением мэра один раз в год – ко дню рождения города Волхова по представлению организаций, предприятий, учреждений, общественных формирований и согласовывалось на заседаниях городского муниципалитета.

При присвоении звания фамилия почётного гражданина заносилась в «Книгу Почётных граждан города», вручалась Грамота мэрии, специальное удостоверение, лента с гербом города и надписью: «Почётный гражданин города Волхова», памятный подарок с волховской символикой.

Решено было установить следующие льготы почётным гражданам: бесплатный проезд в городском транспорте, бесплатное пользование телефоном, коммунальными услугами и лекарствами по рецептам лечащих врачей; также каждому полагалась ежемесячная выплата из местного бюджета в размере трёх минимальных пенсий.

В 1994 году звания были удостоены 10 человек, в 1995, 1996, 1997 г. г. — по 1 человеку, в 1998 г. — 3 человека, в 1999 г. — 1 человек, в 2000 г. — 2 человека, в 2001 г. звание не присваивалось, в 2002 г. — 2 человека.

Третье по счету положение о присвоении звания «Почетный гражданин города Волхова» за № 64 было утверждено муниципалитетом МО города Волхова 4 декабря 2003 года.

Теперь звание утверждается муниципалитетом за выдающиеся результаты, особые заслуги перед городом.

Почетным гражданином может стать любой житель города, россиянин, отмеченный правительственными наградами России, в исключительных случаях иностранный гражданин, внесший большой личный вклад в развитие промышленности, строительства, транспорта, культуры, народного образования, здравоохранения, спорта, благоустройства, торговли, социальной защиты населения города и других отраслей, пользующийся уважением жителей города.

Ходатайство о представлении документов на административный совет и муниципалитет о присвоении звания «Почетный гражданин города Волхова» осуществляют коллективы предприятий, учреждений по месту работы, общественные организации. Необходимо представить ходатайство, автобиографию, характеристику на награждение и копии удостоверений правительственных наград. Ходатайство и наградной лист подписывается руководителем предприятия,

учреждения, организации и направляется на рассмотрение административного совета, муниципалитета.

Решение о присвоении звания принимается муниципалитетом раз в год за месяц до празднования Дня города. Звание присваивается не более чем одному человеку в год.

Решение муниципалитета о присвоении звания «Почетный гражданин города Волхова» публикуется в средствах массовой информации. Звание является персональным и пожизненным.

Лицам, удостоенным звания «Почетный гражданин города Волхова», вручается паспорт почётного гражданина, лента с гербом города и надписью: «Почетный гражданин города Волхова». Имена заносятся в Книгу и на Доску почетных граждан.

Почетные граждане приглашаются мэром города на мероприятия, посвященные государственным праздникам, Дню города и другим важным событиям.

После смерти лица, удостоенного звания «Почетный гражданин города Волхова», паспорт почетного гражданина принимает на хранение архивный отдел мэрии города Волхова. В случае утраты знаков отличия к званию «Почетный гражданин города Волхова» в результате стихийного бедствия либо других обстоятельств могут быть выданы дубликаты.

Лица, удостоенные звания «Почетный гражданин города Волхова», имеют право публичного пользования этим званием в связи со своим именем. Это звание не влечет за собой каких-либо дополнительных прав и обязанностей. Каждому почетному гражданину, проживающему в Волхове, производится ежеквартальная выплата из местного бюджета – фиксированная сумма, утвержденная распоряжением мэра. Выплата производится в течение первых десяти дней месяца, следующего за кварталом.

В 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 гг. звание присваивалось по 1 человеку в год. В 2008 г. — звания были удостоены 2 человека, в 2009 г. — 1 человек, в 2010 и 2011 гг. — по 2 человека, в 2012, 2013 и 2014 гг. — по 1 человеку, в 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 гг. — по 2 человека, в 2021 г. — 1 человек, в 2022 г. — 2 человека, в 2023г. -1 человек.

Первыми этого почётного звания (в 1970 году) были удостоены семь человек. В тот год наша страна отмечала 25-летие Великой Победы, так что вполне закономерно, что этого звания были удостоены участники Великой Отечественной войны.



Пётр Григорьевич Антипов (Волховский Мересьев) — Герой Социалистического Труда, кавалер ордена Ленина, Заслуженный лесничий РСФСР, Почётный гражданин г. Волхова 6 сентября 1966 года Петру Григорьевичу Антипову, первому в лесной отрасли, присвоено звание Героя Социалистического Труда.

31 июля 1971 года за заслуги в области лесного хозяйства ему присвоено почетное звание «Заслуженного лесовода РСФСР».

В 1984 году гослесхоз СССР и ЦК отраслевого профсоюза учредили почетный приз имени Героя Социалистического Труда П.Г. Антипова. Ежегодно им награждают 10 человек.

Петр Григорьевич получил 13 боевых наград. Он награжден орденом Ленина (1966), орденом Красного Знамени, орденом Красной Звезды, орденом Славы III

степени, 9-ю медалями: «За отвагу», 2 медали «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда», «За отвагу», «За освобождение Варшавы», «За победу над Германией в 1941-1945 г.г.», значком «Отличник социалистического соревнования министерства лесного хозяйства СССР» (1949 г), «За сбережение и приумножение лесных богатств РСФСР», наградами Польской Народной Республики. Новоладожская школа восьмилетка носила его имя.

В 2000 году Коллегия Федеральной службы лесного хозяйства учредила отраслевой конкурс имени П.Г. Антипова за звание «Лучший лесхоз», «Лучшее лесничество», «Лучший национальный парк», «Лучшее лесоустроительное предприятие (экспедиция)», «Лучшая база (авиаотделение) авиационной охраны лесов».

В 2004 году в старинном селе Верхняя Ольшанка Пристенского района Курской области основан питомник им. Антипова. На вывеске: «Питомник имени П.Г. Антипова (основан в 2004. «Лесничество Верхне-Ольшанской средней школы»).

Иван Петрович Журавлёв – кавалер трёх орденов Ленина, Герой Советского Союза, удостоенный этого звания в 1940 году за отличное выполнение боевых заданий.

Иван Петрович участвовал в советско-финляндской войне.

В июне 1941 года получил звание полковника.

С июля 1941 года он утвержден в должности заместителя командующего ВВС Северного (впоследствии – Ленинградского) фронта.



С декабря 1941 года – командующий ВВС Волховского фронта.

В сентябре-декабре 1941 года он командовал Восточной оперативной группой ВВС Ленинградского фронта, авиация которого действовала на участке Волхов-Тихвин.

В августе 1942 года он становится командующим 14-ой воздушной армией, которой и командовал до конца войны, являясь командующим 9-ой Воздушной армией, части которой героически защищали Волхов с 1941 по 1944 года, в звании генерал-лейтенанта.

Почетный гражданин Новгорода — 27.06.1985.



Александр Васильевич Сухомлин — кавалер 4 орденов Ленина. В 1938 году окончил Военную академию Генштаба.

С 1940 года Александр Васильевич – начальник кафедры Военной академии Генштаба.

В июне 1941 года получил звание генерал-майора. В этом же году был назначен начальником штаба 54-й армии. В ходе войны – заместитель начальника

штаба Северо-Западного фронта.

В январе 1942 года – командир 8-й армии. В апреле 1942 года – командир 54-й армии.

В Волхов последний раз приезжал в декабре 1966 года. Александр Васильевич любил наш город. Даже за несколько дней до своей кончины он написал письмо-поздравление с 53 годовщиной Великого Октября. Письмо переслала его вдова. Сухомлин писал: «...**Ваша дружба, товарищество и братство всегда вселяли**

бодрость и уверенность в свои силы. ...Я выражаю Вам искреннюю благодарность и признательность за неизменное внимание, сердечность и тёплое отношение ко мне и моей семье. Горячо Вас приветствую! Желаю отличного здоровья, счастья и наилучших успехов в жизни».



Иван Иванович Федюнинский — Герой Советского Союза, кавалер четырех орденов Ленина.

В 1939 году участвовал в боях на реке Халхин-Голе, где за умелое командование мотострелковым полком и проявленные мужество и героизм Ивану Ивановичу Федюнинскому присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1941 году он окончил курсы усовершенствования начальственного состава при Военной академии Генерального Штаба. Будучи командующим армией и заместителем командующего войсками фронта, он проявил себя опытным организатором боевых действий и мужественным военачальником. С октября 1941 года по апрель 1942 года Иван Иванович командовал 54-ой армией.

С октября 1942 года – заместитель командующего Волховским фронтом, с июля 1943 – командующий 11-й армией, с декабря 1943 по май 1945 года – командующий 2-й ударной армией, с которой дошёл до самого конца войны.

После войны он находился на ответственной работе в центральном аппарате Министерства Обороны СССР.

С декабря 1965 года – в Группе генеральных инспекторов Министерства обороны СССР.

В 1973 году в Плеханово открыта мемориальная доска на доме, где находился штаб 54-й армии.

В 1975 году И.И. Федюнинский удостоен звания Героя Монгольской Республики.

24 сентября 1986 года одной из новых улиц г. Волхова присвоено имя генерала И.И. Федюнинского.

В последующие годы были удостоены звания «Почётный гражданин г. Волхова» также защитники нашего города. В 1974 году — 11 человек, в 1979 – 3 человека, в 1988 году -1 человек (из двух).

1970-й – год 50-летия знаменитого плана ГОЭЛРО, в связи с чем звания удостоивались работники Волховской ГЭС.



Василий Григорьевич Рыжков стал первым освобождённым организатором комсомола на строительстве Волховской ГЭС. С 1922 по 1929 года был ответственным организатором на Волховстройке, заведовал отделом Новоладожского Укома комсомола.

С 1924 по 1926 года был уездорганизатором политработы среди молодёжи при Новоладожском уездном Военкомате, членом уездного комитета ВЛКСМ и бюро уездкома. Это было началом службы в Красной Армии, а вообще

Василий Григорьевич в армии находился 30 лет.

С 1953 года – пенсионер Министерства Обороны. 9 января 1960 года присвоено звание «Почётный комсомолец Волховстроя».

Георгий Савельевич Тайменев – кавалер двух орденов Ленина. В 1919 году пришёл работать слесарем на строительство Волховской ГЭС, где проработал до 1957 года.

После Великой Отечественной войны активно участвовал в монтаже возвращённого после эвакуации оборудования, за что в мае 1945 года был награждён орденом Ленина.



В июле 1952 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за выслугу лет и безупречную работу в системе Министерства электростанций награждён орденом Ленина.

Николай Александрович Филимонов — Герой Социалистического Труда, Лауреат Государственной премии, персональный пенсионер. В ноябре 1921 года Филимонов защитил дипломный проект, получил звание инженера-строителя. Его оставляли в институте.

Одновременно приглашали преподавать в Лесной институт.

В это время на Волхове уже работал член студенческой коммуны, хороший друг Николая Александровича Захарьевского, который и пригласил Филимонова. То, что увидел молодой инженер, приехав туда в начале 1922 года, удивило и огорчило его. На стройке было малоллюдно, работы шли вяло из-за нехватки электроэнергии, постоянных перебоев. Приходилось даже ограничивать компрессоры, которые подавали сжатый воздух в кессоны. Утром Филимонов уехал в Петроград, взяв с Захарьевского обещание, что тот напишет, когда работы на Волховстрое начнут развертываться.

Первым местом работы Филимонова стал мостостроительный завод в Москве. Но молодому человеку все больше хотелось попасть на крупное строительство, все чаще возвращался к мысли о Волховстрое, о котором никогда не забывал. Он узнал, что там будут строить большой деревянный мост через Волхов. Филимонов написал Захарьевскому, и вскоре получил ответ, где его официально приглашали на работу. В июне 1923 года Николай Александрович приехал работать на Волховстрой. До 1926 года работал прорабом строительства плотины, а до начала бетонных работ — старшим техником по сооружению временного деревянного шестипролетного моста.

На Волховстрое Филимонов прошел большую «Школу Графтио», научился работать творчески, с огоньком. После пуска Волховской ГЭС Николай Александрович ранней весной 1926 года приехал на Волгу строить Балахнинский ЦБК. Но неожиданно получил письмо от главного инженера Днепростроя Б.Е. Веденеева, в котором Филимонова пригласили работать на должность прораба силовой станции и плотины правого берега. Так, в жизнь Николая Александровича

вошел Днепрогэс. А затем была получена телеграмма Кржижановского, по которой Филимонов назначался начальником работ на Нижнее-Свирскую и Верхне-Свирскую ГЭС. В октябре 1948 года Николай Александрович Филимонов был утвержден заместителем главного инженера Главка по гидротехническим работам на Волго-Донском водном пути. А затем был Главгидроволгобалтстрой.

После Великой Отечественной войны его часто назначали председателем правительственных комиссий по приёмке в эксплуатацию крупных гидроузлов комплексного назначения. Принимал дотошно, скрупулезно. Он всегда помнил слова Г.О. Графтио: «Пусть нас сейчас поругают, да быстро перестанут, что мы не пустили станцию в срок, сделав массу недоделок. Зато нас всю жизнь не будут ругать, что мы сработали халтурно».

В 1952 году Николай Александрович был удостоен звания Героя Социалистического Труда. В 1955 году он был главным создателем проекта, главным инженером строительства Красноярской ГЭС.

Под его руководством разработаны проекты Усть-Каменской и других электростанций. С конца 1959 года он - профессор Ленинградского Политехнического института, руководил кафедрой на гидротехническом факультете.

19 декабря 1970 года в ознаменование 50-летия плана ГОЭЛРО решением Волховского горсовета депутатов трудящихся Николаю Александровичу Филимонову присвоено звание «Почётный гражданин г. Волхова».

СОДЕРЖАНИЕ

Вандышева Г. А.

Древняя история волховской земли С.5-14

Николаева О.А.

Званка. Волховстрой. Волхов.
Социокультурное строительство. С.15-28

Королева Л.П.

Десять лет без права переписки
(о репрессированных железнодорожниках) С. 29-43

Самсоненко Г.Г.

Памятник Великой Отечественной войны:
паровоз ЭУ 708-64 С. 44-54

Архипов Т.

«Это было в мае 1942 года» С. 55-58

Власова Н.И.

Оставившие след
(Почетные граждане г. Волхова) С. 59-71

63.3 (2Рос-4Ле-2Влх)

В-92

Вырос город у древних курганов: материалы городской научно-практической, историко-краеведческой конференции, посвященной 90-летию образования города Волхова / МКУК «Волховская межпоселенческая районная библиотека»; сост. Е.Н. Максимова, Н.И. Власова, ответ. за выпуск Е.Н. Максимова. - Волхов, 2024.- 74 с.: фото.

Сдано в печать 28.10.2024
Подписано в печать 31.10.2024
Гарнитура Arial
Заказ № 165. Тираж 50 экз.
Отпечатано «Фабрика рекламы», ИП Дзвиняк А.И.
Адрес: г. Волхов, ул. Торфяная, д.2А