В обороне Ленинграда самое активное участие принимали сотрудники транспортной милиции. Изучая исторические материалы, убеждаешься: город выстоял, в том числе, благодаря и этим бесстрашным людям. Но перед тем, как приступить к рассказу, сделаем

НЕОБХОДИМОЕ ПРЕДИСЛОВИЕ

Советская милиция была образована на третий день после совершения Октябрьской революции – 10 ноября 1917 года как орган по охране общественного порядка и общественной безопасности. Вскоре началась гражданская война. На железных дорогах России царил полный хаос: график движения поездов был полностью нарушен, люди по несколько суток проводили на станциях, вагоны брались штурмом. Кроме того, и составы, и железнодорожные станции подвергались нападениям многочисленных банд, каждое из которых сопровождалось грабежами, насилиями, человеческими жертвами. Уже в марте 1918 года В. И. Ленин подписал «Декрет о централизации управления, охране дорог и повышения их провозоспособности». Так что сама жизнь доказала необходимость создания специализированного отряда – железнодорожной милиции.

Законодательно это оформили Постановлением ВЦИК РСФСР от 18 февраля 1919 года, которое газета «Известия» опубликовала 21 февраля. В обязанности железнодорожной милиции входило обеспечение революционного порядка и борьбы с

уголовной преступностью в полосе отчуждения и на станциях железных дорог. ВЦИК РСФСР утвердил специальное положение о рабоче-крестьянской железнодорожной милиции, в котором определил её права и обязанности.

Принимали туда по жесткому отбору. Обязательство вступавшего включало такой пункт: «Обязуюсь быть честным, трезвым, исполнительным и вежливым со всеми...».

В феврале 1920 года в организацию управления железнодорожной милиции были внесены изменения: ликвидированы подотделы ЖДМ при губернских и уездных отделах милиции, которым она подчинялась. Тем самым она вышла из состава территориальных органов милиции. Вместо подотделов создали местные управления железнодорожной милиции, которые действовали независимо от административно-территориальных границ на всём протяжении железной дороги. Этот принцип линейности управления сохранился и в наши дни.26 июня 1937 года был подписан совместный приказ НКВД и НКПС № 370-26/ц «Об организации железнодорожной милиции». В нём говорилось, что «железнодорожная милиция создаётся для охраны общественного порядка, борьбы с преступностью и хищениями социалистической собственности» на железнодорожном транспорте СССР. Порядок, регламентирующий работу органов ЖДМ, был определён в приложении к приказу НКВД № 370, которое называлось «Временное положение о железнодорожной милиции НКВД СССР».

Во исполнение приказа, 9 июля 1937 года приказом начальника Управления рабоче-крестьянской милиции Ленинградской области в Ленинграде были сформированы два дорожных отдела железнодорожной милиции (ДОМ): один на Октябрьской дороге, а другой – на Кировской (поскольку управления этих дорог находились в Ленинграде, а сами дороги в значительной части проходили по Ленинградской области).Координировать работу обоих отделов было поручено Николаю Владимировичу Теплову, служившему в органах милиции с 1921 года (Н.В. Теплов погиб осенью 1941 года при обороне Ленинграда).

В 1938 году начальником ДОМ на Октябрьской железной дороге стал майор милиции Леонид Семёнович Емельянов (впоследствии – генерал-майор). Именно ему довелось возглавлять работу отдела в самые трудные блокадные дни 1941–1942 гг.

15 июня 1940 года из состава Октябрьской железной дороги выделился ряд отделений, составивших самостоятельную

Ленинградскую железную дорогу (Ленинград – Витебское, Ленинград – Варшавское, Ленинград – Балтийское, Ленинград – Псковское, Ленинград – Дновское), в связи с чем был создан ДОМ на Ленинградской железной дороге. В то же время Управление Кировской железной дороги перевели в Петрозаводск, как и соответствующий ДОМ.

* * *

Великая Отечественная война стала серьёзным испытанием для ленинградской железнодорожной милиции. Буквально с первых же её дней из Ленинграда начали эвакуировать в глубокий тыл население, в первую очередь детей, оборудование крупных заводов и фабрик. В последующем к числу эвакуированных добавились сотни тысяч беженцев из оккупированных районов. Ленинградский железнодорожный узел и особенно Московский вокзал приняли на себя всю тяжесть массовой эвакуации. Его довоенный график – сто десять пар поездов в сутки – целиком перешёл на военно-мобилизационные перевозки. Сверх этого графика каждый день отправлялось несколько эшелонов с людьми в тыл. В течение суток с Московского вокзала выезжало до 40 тысяч человек. Поддержание надлежащего порядка в период массовой эвакуации населения было одной из задач линейного отделения милиции (ЛОМ) Московского вокзала в первые месяцы войны. И с этой задачей сотрудники ЛОМ успешно справились. Только за два месяца и 5 дней с начала войны было эвакуировано около миллиона человек. С учётом сложившейся обстановки весь личный состав железнодорожной милиции перевели на казарменное положение: оперативный состав спал в служебных кабинетах, а рядовой и сержантский – в специально отведённых общежитиях.

По мере приближения немецких войск к Ленинграду задачи железнодорожной милиции усложнялись. В сентябре 1941 года враг был на ближайших подступах к городу. В это тяжёлое время Военный Совет Ленинградского фронта вынес решение об организации второй заградительной линии, так как фашисты стремились заслать в город шпионов и диверсантов. Заградительная линия проходила, как правило, в районе железнодорожных путей, а поэтому и охрану её поручили сотрудникам железнодорожной милиции. За 9 месяцев существования заградительной линии и в последующий период блокады несколько сот шпионов, диверсантов, «ракетчиков», подававших ракетами сигналы о расположении объектов, подлежащих разрушению бомбами, а также

дезертиров были задержаны сотрудниками железнодорожной милиции и переданы в дорожно-транспортный отдел (ДТО) НКВД и его подразделения (ОТО), занимавшиеся в то время вопросами госбезопасности.

В первые дни сентября 1941 года фашисты начали систематические обстрелы города из дальнобойных орудий, а начиная с 8 сентября приступили и к массированным бомбёжкам.

...Участник советско-финляндской войны старшина милиции Пётр Михайлович Воронцов в январе 1942 года днем нёс службу на станции Войбокало, на которой в тот момент находился воинский состав с боеприпасами и цистерны с горючим. Неожиданно над станцией появился немецкий самолёт и сбросил бомбу, которая попала в состав. Вспыхнул пожар. Загорелись цистерны, рвались снаряды. Рискуя жизнью, Воронцов расцепил вагоны, паровоз, отвёл уцелевшую часть состава на безопасное расстояние. Потом старшина вытащил из машины раненого шофёра и на санках отвёз его в медпункт. За мужество и находчивость Воронцова наградили медалью «За трудовую доблесть».

(В дальнейшем старшина Воронцов нёс службу на Дороге жизни, а впоследствии до 1962 года – на Московском вокзале. Его грудь украшали орден Красной Звезды, многие медали).

Мужественные поступки тогда совершались практически ежедневно и воспринимались как само собой разумеющееся явление. Только за период с 1 сентября по 8 октября 1941 года за тушение и обезвреживание зажигательных бомб, ликвидацию очагов пожара и спасениематериальных ценностей при налётах вражеской авиации на станцию Ленинград – Балтийский были поощрены 22 сотрудника этого ЛОМ. 9 октября 1941 года во время налёта авиации противника на станцию Фарфоровский пост милиционеры Кумар и Демиденко загасили 60 зажигательных бомб и ликвидировали 5 очагов пожара.

Спасая народное имущество, сотрудники железнодорожной милиции часто рисковали своей жизнью. Так во время отступления наших войск из Зеленогорска милиционеры Степанов, Гаврилов, Попов и Тимофеев обнаружили на станции 7 тысяч пудов зерна. Под огнём наступающего противника они организовали погрузку зерна в поезд и покинули объект только после того, когда ценный груз был отправлен в Ленинград. Кто знает, сколько тысяч жизней он спас?

На каждой станции, на каждом вокзале сотрудники железнодорожной милиции, сами подвергаясь смертельной опасности,

берегли народное добро, оказывали помощь пострадавшим, гасили пожары, ликвидировали завалы, а если приходилось, не задумываясь вступали в единоборство с врагом. 17 июля 1941 года начальник линейного отделения милиции на станции Дно лейтенант Иван Сергеевич Пашков получил сообщение во телефону: в 6 километрах от станции высадился немецко-фашисткий десант. Решение им было принято незамедлительно: провести разведку двумя группами, при необходимости вступить в бой. Одну группу из 14 человек Пашков возглавил сам. Группа выехала на дрезине к железнодорожному мосту через реку Полонка, где была неожиданно встречена шквальным миномётно-автоматным огнем. Пашков приказал товарищам отойти, сам же, прикрывая их, получил тяжёлое ранение. Проверил обойму – осталось два патрона. Один для врага, другой – для себя...

Иван Сергеевич Пашков – единственный из начальников отделений транспортной милиции Северо-Запада, погибший в Великую Отечественную на боевом посту. Тело его в тот роковой день подобрать не удалось и до сих пор неизвестно, где покоятся останки героя. 9 ноября 1994 года на станции Дно открыли мемориальную доску в память о подвиге лейтенанта Пашкова.

Чтобы представить, хотя бы лишь в общих чертах условия, в которых пришлось нести службу работникам милиции, и в частности железнодорожной, можно назвать несколько цифр: в течение трёх месяцев (сентябрь, октябрь, ноябрь) 1941 года на город было совершено около 100 налётов и сброшено 64930 зажигательных и 3055 фугасных бомб. Кроме того, на Ленинград обрушилось 25 тысяч тяжёлых снарядов. За это время погибло свыше 2000 человек и более 10 000 получили ранения.

Но обстрелы и бомбёжки – это не единственная трудность: в условиях осаждённого города остро встал продовольственный вопрос. 13 ноября 1941 года руководством обороны Ленинграда было принято решение произвести четвёртое с начала войны снижение нормы выдачи хлеба: рабочие (а к ним относились и работники милиции) стали получать 300 граммов хлеба в день, а остальное население – по 150 граммов. А с 25 ноября по 25 декабря была установлена самая низкая норма выдачи хлеба: рабочим – 280 граммов, а служащим, детям, иждивенцам – по 125 граммов.

Хотя работники милиции находились на котловом довольствии и, кроме мизерной порции хлеба, получали иную пищу, это никак

не восполняло потребности организма. Силы их таяли. К тому же, начиная с ноября и до самой весны в Ленинграде стояли сильные морозы, температура воздуха понижалась до -30°, а порой – и -35°. Не было топлива, электричества, не работали городской транспорт, водопровод, канализация. Но и в этих тяжелейших условиях сотрудники железнодорожной милиции продолжали вести борьбу с преступностью. В период блокады города особо строго стоял вопрос борьбы с кражами, в частности, продовольственных карточек, с хищениями продуктов со складов, из магазинов, столовых, продпунктов, из подвижного состава, который шёл в осаждённый город в основном по Ленинград – Финляндскому участку.Тысячи килограммов продуктов питания были изъяты у преступников сотрудниками железнодорожной милиции. Но многим милиционерам это стоило жизни.

...В декабре 1941 года на станции Дача Долгорукова два вооружённых бандита ночью убили сторожа магазина ОРСа и забрали продукты. По тревоге были подняты несколько сотрудников ЛОМ на станции Ленинград – Финляндский и во главе с оперуполномоченным ОУР Александром Черняевым направлены на место происшествия.

В морозную ночь, изнурённые голодом, они шли пешком 10 километров – автотранспорта не было. По дороге один скончался, другой от истощения не мог идти дальше и рухнул на снег. Дошедшие на месте происшествия установили, что преступники скрылись в доме, расположенном неподалёку от станции. В перестрелке был убит один из бандитов. Черняев с двумя милиционерами попытался проникнуть в дом, но попал под пули преступника и погиб. Оставшиеся милиционеры не отступили, застрелили второго бандита и вернули награбленное в магазин.

Единственным путём, по которому можно было осуществлять снабжение Ленинграда после того, как сухопутные пути в город оказались перерезанными, была южная часть Ладожского озера. До замерзания озера перевозки производились по воде – на баржах, кораблях, других плавсредствах. Всё перевозилось с восточного берега озера (посёлки Кобона, Лаврово) на западный, потом от построенного порта Осиновец доставлялось на станции Ладожское Озеро, Борисова Грива и Ваганово, а затем в Ленинград – по Ленинград-Финляндскому участку железной дороги.

С 21 ноября 1941 рода начались перевозки по льду озера, а после того, как лёд окончательно окреп и были подготовлены ледяные трассы, началась новая массовая эвакуация населения, а так-

же вывоз из Ленинграда промышленного оборудования, военной продукции. С 22 января по 15 апреля 1942 года из Ленинграда эвакуировали 554186 человек. В связи с этим значительная нагрузка легла на работников железнодорожной милиции. Особое внимание их было приковано к участку: станция Ленинград-Финляндский – станция Ладожское Озеро. Приказом начальника ДОМ майора милиции Емельянова от 13 декабря 1941 года создали специальную группу в составе 14 человек во главе с А.П. Кирилловым, которую направили на помощь начальнику оперпункта милиции на станции Ладожское Озеро.

Анисим Петрович Кириллов, *1903 года рождения, в милицию пришёл в 1934-м. За добросовестную и безупречную службу награждён орденами Красного Знамени, Красной Звезды, медалями. Ушёл в отставку в 1958-м с должности старшего оперуполномоченного ОБХСС ЛОМ на станции Выборг.*

«Оперпункт» – так тогда назывался линейный пункт милиции – из числа работников железнодорожной милиции имелся и на станции Кобона, где сосредотачивались буквально горы различных грузов, предназначенных для перевозки по Дороге жизни в Ленинград. Специальная группа работала и на станции Войбокало. Сотрудники названных пунктов обеспечивали сохранность грузов при погрузке их в вагоны, оказывали содействие эвакуированным, прибывавшим из Ленинграда (на станции Ладожское Озеро), несли охрану грузов на станциях Кобона и Войбокало.

11.01.1942 года ГКО принял постановление о строительстве железнодорожной ветки от станции Войбокало до восточного берега Ладожского Озера; 9.02.1942 года ветка была построена и открылось движение до поселка Лаврово;20.02.1942 года – до Кобоны и 6.03.1942-го – до станции Коса.

Работать милиционерам приходилось в условиях постоянных бомбёжек и артобстрелов – фашисты стремились сорвать доставку грузов в Ленинград.

Эвакуация населения зимой 1942 года производилась с Финляндского вокзала и со станции Кушелевка. Туда приходили изнурённые голодом люди, несшие с собой узлы и тюки с самым необходимым. Работники милиции оказывали им помощь в размещении по вагонам, поддерживали порядок на платформе, на продовольственном пункте, где ленинградцев кормили, и выдавали продукты на дорогу. Некоторые изголодавшиеся плохо отдавали себе отчёт в действиях, тут же съедали полученное

и через некоторое время умирали. После каждой погрузки на платформе оставались трупы умерших людей. Много хлопот доставляли дети. Одни убегали от родителей, не желая уезжать из Ленинграда. Другие в суматохе теряли своих близких – милиционеры помогали в поисках. А у некоторых родные умирали тут же, на вокзале...

Работа сотрудников милиции была хорошо организована, во многом благодаря начальнику ЛОМ на станции Ленинград-Финляндский **Ивану Алексеевичу Жукову**. *Участник обороны Москвы, кавалер орденов Ленина и Красного Знамени, И.А.Жуков прибыл в феврале 1942-го из Москвы в Ленинград по Дороге жизни в составе группы сотрудников НКВД для пополнения личного состав доротдела и территориальных отделов милиции взамен погибших, умерших, истощённых. Пришедший в милицию в 25-тилетнем возрасте в 1926-м, Иван Алексеевич считался одним из самых опытных сотрудников, возглавлял ЛОМ на станции Москва-Савёловская в самые трудные дни обороны столицы. Отлично справился с работой и в осаждённом Ленинграде. За успешное выполнение заданий правительства и Военного Совета Ленинградского фронта в марте 1943 года был награждён грамотой Ленгорисполкома.*

Поезда с эвакуированными грузились днём, а отправлялись с вокзала только в тёмное время, двигались медленно. Иногда останавливались, так как в паровозе кончалось топливо. Добыча его также ложилась на плечи работников милиции, сопровождавших состав. Поездка до станции Ладожское Озеро, на которую сейчас требуется около часа, длилась 10–12 часов. А навстречу в Ленинград со станций Ладожское Озеро, Борисова Грива, Ваганово цепочкой и тоже ночью (участок обстреливался), шли составы с продовольствием, боеприпасами... Составы эти приходили на товарные станции, рассредоточивались по различным линейным станциям Ленинградского железнодорожного узла. Сохранить грузы в вагонах, уберечь их от расхищения, а если совершались хищения – найти и разоблачить преступников – всё это входило в обязанности железнодорожной милиции. Поскольку своими силами сотрудники ЛОМ на станции Ленинград-Финляндский не могли охватить весь объём работы, им на помощь систематически прикомандировывался личный состав из ЛОМ на станциях Ленинград-Витебский, Варшавский и Балтийский.

Например, на станции Мельничный Ручей с 1942 года дислоцировался и постоянно работал на Ленинград-Финляндском

участке личный состав – 50 человек – ЛОМ станции Выборга, и только после снятия блокады Ленинграда и освобождения Выборга в 1944 году сотрудники вернулись на прежнее место работы.

Все линейные подразделения милиции на Ленинградском узле в то время назывались отделениями, хотя по количеству личного состава не уступали теперешним отделам, а иногда и превосходили их. Так, в ЛОМ на станции Ленинград-Московский в годы блокады работало около 250 человек, а в ЛОМ на станции Ленинград-Финляндский – около 150 человек.

Абсолютное большинство работников железнодорожной милиции несли службу, как говорится, не за страх, а за совесть, проявили беззаветную преданность Родине. Нет возможности перечислить всех. Но некоторые имена просто нельзя не вспомнить.

КЛИМЕШИН Михаил Фёдорович, *1904 года рождения, в органы милиции поступил в 1928-м, а в железнодорожную милицию – в 1938 году. В годы блокады служил политруком ЛОМ на станции Ленинград-Московский и в этой должности показал себя как чуткий, заботливый, отзывчивый человек, прекрасный руководитель, спасший много жизней сотрудников, изнурённых голодом и переутомлением. В 1943 году возглавил ЛОМ на станции Ленинград-Московский, организовал работу таким образом, что отделение было награждено переходящим Красным Знаменем.Ушёл в отставку с должности начальника отделения наружной службы ЛОМ на станции Ленинград-Витебский в звании майора милиции в 1956 роду. Награждён орденами Красного Знамени, Красной Звезды, многими медалями, именными часами.*

КРАВЕЦКИЙ Игнатий Филиппович, *1913 года рождения, в органы железнодорожной милиции пришёл в 1937 году из военизированной охраны Октябрьской железной дороги. За безупречное исполнение служебного долга награждён орденом Красной Звезды. В период блокады командовал взводом милиционеров на станции Ленинград-Московский, а затем на станции Ленинград-Финляндский. Ушёл в отставку в 1959 году.*

ЕРМОЛЕНКО Борис Павлович, *1914 года рождения. До поступления в железнодорожную милицию учился в Ленинградском юридическом институте. На общественных началах работал в бригаде содействия РКМ («бригадмильцев») при угро на Московском вокзале. Службу в железнодорожной милиции начал в 1942 году оперуполномоченным. Затем в 1944 году был на-*

значен следователем и этой работе посвятил всю свою жизнь. Уволился в 1975 году с должности старшего следователя Северо-Западного следственного отдела МВД СССР на транспорте в звании подполковника милиции. Награждён медалью «За боевые заслуги», а в 1967 году его имя занесли в «Юбилейную книгу почёта МВД СССР».

АЛЕКСАНДРОВ Василий Игнатьевич, *1910 года рождения. Службу в милиции начал в 1934 году. С 1939 года – в железнодорожной милиции. С 1944 года – зам. начальника, начальник ЛОМ на станции Ленинград-Московский, затем – Ленинград-Витебский. Награждён двумя орденами Красного Знамени, медалями. Ушёл на пенсию в 1960 году.*

ГРИБЧЕНКО Ефим Никитич, *1912 года рождения, с 1937 по 1970 год прослужил в органах железнодорожной милиции в ЛОМ на станции Ленинград-Финляндский. В период блокады обеспечивал порядок, оказывал помощь эвакуированным при посадке в поезда, нёс службу на Дороге жизни. Награждён орденами Красной Звезды, «Знак Почета», 14 медалями.*

ЖИГАРЕВ Иван Ильич, *1915 года рождения. 30 лет отдал службе на наиболее сложном, «густонаселённом» участке – на Московском вокзале. Награждён двумя орденами Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За отличную службу по охране общественного порядка».*

ЧИЖИК Лука Матвеевич, *1916 года рождения. Прослужил в железнодорожной милиции с 1937 по 1973 год постовым милиционером, затем командиром отделения ЛОМ на станции Ленинград-Варшавский. Пользовался огромным авторитетом среди коллег. Награждён орденами Красного Знамени, Красной Звезды, медалью «За боевые заслуги».*

Все эти заслуженные люди, ветераны Великой Отечественной уже ушли из жизни. Но память о них жива!

...В июле 1942 года начальника ДОМ на Октябрьской и Ленинградской железных дорогах майора милиции Емельянова по приказу НКВД СССР отозвали на работу в Москву. Новым начальником ДОМ стал Пётр Прокофьевич Громов (1896–1962). Именно на этой должности проявились его лучшие организаторские способности. Впоследствии, когда комиссар милиции III ранга Громов находился в отставке, он подружился с известным писателем Юрием Германом. Рассказы комиссара о людях ленинградской милиции вошли в основу многих повестей и романов Юрия Германа.

О **Петре Прокофьевиче Громове** *следует сказать особо. Начавший службу в милиции в 1918 году, он за заслуги вскоре был награждён орденом Красного Знамени. В Управлении ленинградской милиции долгое время возглавлял бригаду по борьбе с бандитизмом. За успешные действия Громова наградили именным оружием. А в 1937-м назначили начальником ДОМ на Северной железной дороге. Пётр Прокофьевич вообще не должен был воевать: в 1940 году его уволили из органов по состоянию здоровья. Но о своём здоровье этот человек думал меньше всего и вновь попросился на службу. В условиях блокады Ленинграда, в трудные послевоенные годы полностью проявились незаурядные организаторские способности Громова, огромный опыт борьбы с преступностью, а также чисто человеческие качества.*

П.П. Громова по заслугам наградили орденом Ленина, вторым орденом Красного Знамени, орденами Отечественной войны I степени и Красной Звезды. Но в 1948-м окончательно подорвавшего своё здоровье Громова вновь уволили в отставку...

18 января 1943 года войска Ленинградского и Волховского фронтов встречными ударами разгромили группировку противника в районе Шлиссельбургско – Синявинского выступа и соединились южнее Ладожского озера, прорвав блокаду Ленинграда. Между Ладожским озером и линией фронта образовался коридор шириною 8-11 километров. Ленинград получил сухопутную связь со всей страной. 18-го января ГКО было принято решение о строительстве железнодорожной ветки между Шлиссельбургом и участком Северной железной дороги Назия – Жихарево. Работы начались сразу же, проводились днём и ночью, и через 20 дней, утром 7 февраля 1943 года в 10 часов 9 минут к перрону Финляндского вокзала подошёл первый поезд с Большой Земли. Дорога Победы, как её назвали ленинградцы, протяжённостью в 33 километра пути и свайная переправа через Неву были построены в рекордно короткий срок. Однако работала магистраль в тяжелейших условиях: путь проходил в 4–5 километрах от линии фронта, обстреливался артиллерией противника, поэтому поезда пропускали только ночью. В мае на магистрали была закончена автоблокировка, а чуть позже завершено строительство второго пути, что значительно повысило пропускную способность железнодорожной ветки.

До конца марта 1943 года продолжала работать и Ладожская автотрасса, что позволило создать в городе 3-х – 4-хмесячный

запас продуктов. Всего же в течение 1943 года в осаждённый Ленинград было завезено 441 тыс. тонн грузов (4700 составов), 630 тыс. тонн продовольствия. Сберегала этот груз, охраняла от воров и расхитителей железнодорожная милиция. Нести службу попрежнему приходилось в исключительно тяжёлых условиях. Весной 1943 года с марта по май фашисты бомбили город 69 раз. Всего в 1943 году немецкие самолёты сбросили на Ленинград 600 фугасных и более 2600 зажигательных бомб, причём теперь применялись крупногабаритные зажигательные бомбы весом свыше 50 килограммов. В 1943 году фашисты резко усилили артиллерийские обстрелы города: штаб МПВО объявил тревогу в связи с обстрелом 2486 раз. В 1943 году по Ленинграду было выпущено 68 тысяч артснарядов. В связи с этим участие работников железнодорожной милиции в оказании помощи пострадавшим, ликвидации пожаров, завалов стало постоянной дополнительной обязанностью.

10 ноября 1943 года из Ленинграда от перрона Московского вокзала отправился первый пассажирский поезд № 21 на Москву. Шёл он по дальнему маршруту: по Ленинград - Финляндскому участку, по Дороге Победы, затем на Волховстрой – Тихвин – Будогощь, прибывал на Ленинградский вокзал Москвы. В пути находился около 30 часов. А из Москвы по тому же маршруту шёл поезд № 22. В последующие дни вплоть до открытия основной магистрали Ленинград – Москва через Бологое, поезд № 21/22 следовал ежедневно, строго придерживаясь графика. Сопровождали эти поезда оперативные группы сотрудников железнодорожной милиции, которые в пути следования не менее трёх раз проводили сплошную проверку пассажиров. Цель: не допустить проезда лиц, не имеющих специальных пропусков, задержание дезертиров, лазутчиков, преступников и других лиц, проникавших в вагоны, ехавших на крышах и т. д.

Каждая опергруппа состояла из 5 человек во главе с начальником.

Опергруппу первого поезда № 21 возглавил в то время старший лейтенант милиции **Христофор Григорьевич Гладков**. *Родился он в 1914 году. В боях под Ленинградом был ранен, получил медаль «За отвагу». Потом – в мае 1943 – направлен в ДОМ на Октябрьской железной дороге, где и прослужил 27 лет. Награждён орденом Красной Звезды, медалями, почётными грамотами МВД СССР и Ленгорисполкома. Уволился в отставку с должности зам. начальника ЛОМ на станции Ленинград-Витебский в звании подполковника милиции.*

Совместно с Гладковым в опергруппах в поезде № 21/22 с 10.09.1943 года до отмены поезда в 1944 году постоянно несли службу рядовые Ермачков, Воронцов и Чижик. Работа оперативных групп в поездах производилась железнодорожной милицией постоянно на протяжении всей блокады на участках: станция Ленинград-Московский – станция Рыбацкое и Ленинград-Московский – станция Колпино, а после полного освобождения Ленинграда от блокады (27 января 1944 года) и восстановления железной дороги во всех поездах, вплоть до окончания войны. Кстати, первый поезд на Москву – «Красная стрела» – по восстановленной главной магистрали отправился из Ленинграда 20 марта 1944 года. Сопровождала его опергруппа во главе с Гладковым.

Руководство страны высоко оценило заслуги работников ленинградской милиции. Все сотрудники ДОМ на Октябрьской и Ленинградской железных дорогах, несшие службу на Ленинградском железнодорожном узле в период блокады, получили медали «За оборону Ленинграда», всем им специальным постановлением правительства зачтён срок службы, как и военнослужащим действующей армии, один день – за три. Всем впоследствии вручили удостоверения участников войны.

Как уже отмечалось выше, к 1940 году ДОМ на Кировской железной дороге вместе с управлением дороги выехал в Петрозаводск. Во время Великой Отечественной войны с декабря 1941 по 21 июня 1944 года значительная часть Карелии, в том числе и южный участок Кировской железной дороги от станции Масельская до реки Свирь были оккупированы противником, тем самым прервалась связь Мурманска по железной дороге с центром страны через станции Волховстрой, Чудово, Ленинград. Немецкое командование поставило задачу во что бы то ни стало отрезать от страны Мурманский незамерзающий порт, через который шло снабжение Северного флота ВМФ и в который прибывали продовольствие и военные грузы от союзников…

Этот замысел был сорван. К началу войны вдоль побережья Онежской губы Белого моря соорудили железнодорожную линию станция Сорокская – станция Обозерская, которая связала магистраль Ленинград – Мурманск с Северной железной дорогой. Это был второй выход к Кировской дороге из далёких от фронта районов страны.

Линию, шедшую по болотистой, не обжитой местности, соорудили всего лишь за 3 месяца! 350 километров за 3 месяца – настоящий подвиг!)

К моменту оккупации части Кировской железной дороги многие сотрудники железнодорожной милиции ушли на фронт, в партизанские отряды, истребительные батальоны, боролись с врагом в составе подпольных групп вплоть до полного изгнания оккупантов в августе 1944 года. Оставшиеся же работники ДОМа вместе с оперативниками транспортных органов госбезопасности на участке Мурманск – Сорокская – Обозерская занимались выявлением и задержанием заброшенных в тыл Карельского фронта шпионов, диверсантов и немецко-финских пособников; в оперативных группах сопровождали поезда, вели борьбу с хищениями грузов.

В период войны постоянно курсировали две пары пассажирских поездов: одна пара дальнего следования Мурманск – Москва, через станции Сорокская, Обозерская и Вологда; другая пассажирское и грузовое движение по всей Кировской железной дороге, железнодорожная местного значения: от станции Кемь до разъезда Быстряги, то есть до конечной станции, перед станцией Масельская, по которой проходила линия фронта.

С августа 1944 года, когда Карелия была полностью освобождена от финских захватчиков, милиция вновь вернулась к исполнению своих прямых обязанностей. Много лет прошло с той поры, но память о героях-милиционерах жива. Назовём лишь некоторые имена:

ШУЛЕПКОВ Сергей Сергеевич, *1911 года рождения, в органах железнодорожной милиции с 1938 года. После начала войны ушёл на фронт. Воевал бесстрашно, о чём свидетельствуют награды: два ордена Красного Знамени, ордена Славы II и III степени, медаль «За отвагу». По окончании войны вернулся в железнодорожную милицию. До ухода на пенсию в 1956 году старшина милиции Шулепков работал милиционером ЛОМ на станции Петрозаводск.*

ШУБИН Филипп Самсонович, *1913 года рождения, в железнодорожной милиции с 1940 года. Активный участник войны, награждён орденами Красного Знамени, Красной Звезды, впоследствии получил орден «Знак Почёта». Ушёл в отставку в 1961 году с должности начальника ЛОМ на станции Петрозаводск в звании подполковника милиции.*

НАТРУСНЫЙ Кондратий Павлович, *1910 года рождения, в транспортной милиции с 1937 года. Службу начал рядовым милиционером. В 1940 году был уже помощником оперуполномоченного уголовного розыска. За героизм и мужество в период Великой Отечественной награждён орденом Красной Звезды,*

медалью «За боевые заслуги». После войны – оперуполномоченный ЛОМ на станции Кемь. В отставку ушел в 1961 году.

...Особо тяжёлой и опасной в период войны была служба сотрудников линейного отделения милиции на станции Волховстрой, которое, хотя и входило в состав ДОМ на Кировской железной дороге, но после оккупации финнами части Карелии было передано в подчинение ДОМ на Октябрьской и Ленинградской железных дорогах. Через Волховстроевский железнодорожный узел в период блокады Ленинграда проходили составы для Ленинградского и Волховского фронтов, Балтийского флота, а поэтому Волховстрой систематически подвергался ожесточённым бомбардировкам. С апреля 1942 по август 1943 года вражеские самолёты сбросили на узел свыше 20 тысяч фугасных бомб. Гибли мирные люди, которым надо было оказывать помощь, заниматься восстановительными работами. А немецкие войска находились всего в 10 километрах от Волхова!

В один из дней 1942 года на станции Волховстрой нёс службу сержант Андрей Павлович Покатило. При очередной бомбардировке фашистская бомба угодила в состав с цистернами с бензином. Рядом находились вагоны со снарядами. Не думая о сохранении собственной жизни, сержант отцепил горящие цистерны и подал знак машинисту паровоза, который и оттащил их в безопасное место. За этот подвиг А.П. Покатило был награждён орденом Красного Знамени. После войны он продолжал службу в ЛОМ на станции Волховстрой, уволился старшина на пенсию в 1964 году, добавив к прежним наградам орден Красной Звезды, медаль «За боевые заслуги»...

Летом 1959 года Совет Министров СССР принял Постановление № 748 «Об укрупнении железных дорог». На основании этого Постановления приказом МПС № 42/ц от 14.06.1959 года Кировская железная дорога ликвидировалась, и всё её хозяйство передавалось Октябрьской железной дороге. Соответственно в подчинение ДОМ на Октябрьской железной дороге перешли и все линейные подразделения бывшего ДОМ на Кировской железной дороге. Также на основании вышеупомянутого Постановления Совмина СССР, Калининская железная дорога была объединена с Московской. Приказом МПС СССР № 25/ц от 9.05.1961 года в состав Октябрьской железной дороги из Московской были включены Ржевское и Великолукское отделения, общей протяжённостью около 1500 километров.

В ЛОМ на станциях Ржев и Великие Луки тоже были герои войны:

ПАВЛОВ Алексей Павлович, *1904 года рождения, в транспортной милиции с 1937 года. За беспощадную борьбу с преступностью награждён именными часами. За участие в боевых действиях – орденами Красного Знамени, Красной звезды, медалями. Ушёл на пенсию в 1956 году в звании подполковника милиции. Последняя занимаемая должность – начальник ЛОМ на станции Ржев.*

НОВИКОВ Александр Григорьевич, *1914 года рождения. В железнодорожную милицию пришёл в 1938 году на должность рядового милиционера. Участник обороны Москвы принимал участие в освобождении Ржева. Награждён медалями «За боевые заслуги», «За оборону Москвы», «За победу над Германией». Уволился в отставку в 1964 году с должности оперуполномоченного ЛОМ на ст. Ржев.*

ГОЛУБЕВ Сергей Ильич, *1924 года рождения. Участник войны награждён орденами Отечественной войны I и II степеней медалью «За отвагу». В железнодорожной милиции служил с 1948 по 1973 год. Ушёл на пенсию с должности оперуполномоченного БХСС ЛОМ на станции Великие Луки в звании майора милиции.*

ИСАЕВ Василий Иванович, *1914 года рождения. За участие в боевых действиях награждён медалью «За отвагу», шестью другими медалями, получил две благодарности председателя ГКО И.В. Сталина. До 1970 года старшина милиции Исаев служил постовым милиционером ЛОМ на станции Великие Луки.*

Во время Великой Отечественной войны сотрудники железнодорожной милиции из подразделений, входящих сегодня в Управление на транспорте МВД по Северо-западному федеральному округу, проявили истинный героизм, патриотизм. Их место навечно определено – в славном строю Солдат Победы...

Санкт-Петербург