

# ВОСПОМИНАНИЯ СОТРУДНИКОВ ВНИИГ О ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

## ИЗ ПОДМОСКОВЬЯ ДО КЕНИГСБЕРГА

*Ваняшин А.Ф.,  
уполномоченный по делам ГО и ЧС,  
командир 45-мм орудия в годы ВОВ,  
старший сержант*



В центре города Калининграда на Гвардейском проспекте воздвигнут памятник павшим воинам 2-й гвардейской армии при штурме Кенигсберга. В жестоких боях приближая Победу, из Подмоскovie до Кенигсберга, я шагал в составе этой армии, в которой командующими в свое время были К.К. Рокоссовский, И.Х. Баграмян, К.Н. Галицкий.

Мне выпала честь участвовать в боях наводчиком полковой пушки, которая во время боя находилась чуть ли не перед пехотой на передовой линии. Потери артиллеристов ПТО были всегда наибольшими, но я выжил. Боевой путь дивизии пролегал через Калужскую, Орловскую, Брянскую области, Белоруссию, Литву. Одно из первых соединений шагнуло в логово врага – Восточную Пруссию.

В планах германского военного командования Восточная Пруссия занимала особое место. На протяжении столетий ее территория превращалась в плацдарм для нападения на соседние государства с целью грабежа и захвата земель. Восточная Пруссия должна была играть роль мощного бастиона, прикрывающего Германию с Востока.

Одним из этапов великого сражения стал разгром восточно-прусской группировки, штурм многовековой цитадели германского милитаризма – города-крепости Кенигсберг.

6 апреля 1945 г. войска 3-го Белорусского фронта приступили к уничтожению 130-тысячного гарнизона фашистов в Кенигсберге. Город был буквально настигиван крепостными фортификационными и инженерными сооружениями. Его опоясывали 15 фортов внешнего обвода и 6 внутренних. Немцы уверяли, что русские никогда не возьмут Кенигсберг. Сражение было ожесточенным. Город весь был в дыму и огне. Гитлеровцы оказывали яростное сопротивление обреченных.

Нашему полку была поставлена задача – взять штурмом форт №10 «Канитц». Полковые орудия стояли впритык к этому громадному исполину, которому даже сверхмощная артиллерия не могла причинить вреда. Мы стреляли из сорокопятков в упор по вражеским амбразурам.

Однако безысходность для врага была налицо. После двухдневного сопротивления гарнизон «Капитца» сдался. Вскоре на четвертый день сражения пал Кенигсберг. Комендант крепости генерал Ляш вынужден был принять условия капитуляции.

А теперь на месте разрушений и руин военного города-крепости восстановлен и построен заново руками советских людей цветущий индустриальный с высоко развитой промышленностью город Калининград – самый западный форпост нашей Родины.



## СЛАВА ГЕРОЯМ

*Праведный Г.Х.,  
старший научный сотрудник,  
участник Великой Отечественной войны*

«Какие бы слова ни существовали на всей планете, ими не выразить и частицы всего того, что пережил и выстрадал в блокаде Великий город на Неве». Как, должно быть, нет и тех слов, которые смогли бы сполна измерить его выдержку, мужество, героизм, всенародную любовь и светлую память о тех, кто разбил осаду города в студеные январские дни сорок третьего года. Таких примеров в истории нет – русский народ непобедим! Это доказали ленинградцы.

Мне, как военному железнодорожнику, в условиях героической блокады выпали честь и долг служить в подразделении Военно-восстановительного поезда в качестве заместителя начальника и главного инженера. В нашу задачу входило обеспечение движения поездов по пробитому нашими войсками «коридору» шириной всего 5 километров на Большую землю.

По этому коридору в осажденный город по ночам двигались поезда с продуктами и боевой техникой. А из Ленинграда, также ночью, шли порожние эшелоны. Днем, в целях маскировки и ремонта, паровозы становились в депо.

Движение нашего восстановительного поезда было весьма ограничено, в пределах станций Ленинград-пассажирская и сортировочная. Все, что подвергалось на магистрали разрушению, немедленно восстанавливалось в условиях артобстрела и бомбежек.

Так, в один из летних дней, в результате обстрела станции, один из крупных снарядов попал в «поворотный круг» (через который из депо выводятся паровозы), который «заклинило», а рядом, на глубине 7 метров разбило водопровод, вследствие чего «поворотный круг» был затоплен водой и десять паровозов были отрезаны от выхода из депо.

В труднейших условиях, под обстрелом, это разрушение было ликвидировано. За своевременный вывод паровозов из депо мы получили благодарность и пятидневный паек продуктов, а затем я был награжден нагрудным знаком «Отличный восстановитель».



## АЭРОДРОМ СОСНОВКА

*Колесова Г.В.,  
научный сотрудник,  
участник Великой Отечественной войны*



Во время войны в Сосновском лесопарке был военный аэродром.

В начале Ольгинской улицы (ныне ул. Жака Дюкло) на берегу карьера «Бассейка» была оборудована метеостанция 38-го батальона авиационного обслуживания. В тяжелые дни блокады Ленинграда я работала здесь наблюдателем и дежурным синоптиком.

Маленький дружный коллектив метеостанции работал самоотверженно и напряженно. Круглые сутки велись наблюдения за погодой – температурой, влажностью воздуха, дальностью видимости, высотой облаков, направлением и силой ветра.

Каждый час сведения о погоде передавали в Метеоцентр штаба Ленинградского фронта. Несколько раз в день мы передавали прогнозы по маршруту экипажам транспортных самолетов, предупреждали о возможности обледенения в воздухе, о туманах на аэродромах.

Особенно трудно было составлять прогноз погоды на следующие сутки: приходилось пользоваться чрезвычайно скудными сведениями о погоде в отдельных пунктах Англии, Гренландии, Норвегии, Швеции, которые по радио закодировано передавали нам союзники, ведь в блокадном Ленинграде в то время самая западная метеостанция была на Ораниенбаумском плацдарме, а восточная – в поселке Горская.

Отправляя в полет самолеты, все работники метеостанции с волнением ждали благополучного возвращения с боевого задания отважных ястребков 2-го Авиационного полка истребителей. А как жадно слушали от экипажа Дугласа новости с Большой земли!

Прошло сорок с лишним лет. На бывшем аэродроме вдоль Светлановского проспекта раскинулся парк. На площадках резвятся и прыгают дети, мирно бегают трусцой за здоровьем жители окрестных кварталов... А на главной аллее парка стоит величественный обелиск и у подножия его возложены живые цветы. Это символ Вечной памяти о героях-летчиках, погибших ради жизни на земле. Ради того, чтобы дети и внуки их могли жить и работать под мирным небом.



# ВОСПОМИНАНИЯ СОТРУДНИКОВ ВНИИГ О ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

## СОЮЗНИКИ



*Селянинов М.Г.,  
сотрудник ВНИИГ,  
участник Великой Отечественной войны,  
младший сержант*

Летом 1944 г. наш отдельный зенитно-артиллерийский дивизион выгружался на ж/д станции Миргород на Украине. Накануне станцию бомбила немецкая авиация, и еще дымился разрушенный вокзал. Тогда мы еще ничего не знали об американских аэродромах на Украине и не предполагали, что встретимся с американцами.

Русские и американцы построили три аэродрома в районе Полтавы. Именно там 2 июня 1944 г. приземлились 73 «летающие крепости» после перелета из Италии и весьма успешной бомбардировки аэродрома противника в венгерском г. Дебрецен.

Полтава стала единственным местом на территории СССР, где русские и американцы совместно участвовали в боевых операциях. Наш зенитный дивизион, в котором я был начальником радиостанции, должен был охранять один из этих аэродромов.

На аэродроме близ Миргорода находилось несколько бомбардировщиков Б-29, поврежденных в предыдущем перелете и эскортные истребители. Обслуживал аэродром американский персонал. Для связи с аэродромом мы получили американскую УКВ-радиостанцию, установили связь с батареями, радиолокатором и вышестоящим штабом. В воздухе появлялись одиночные цели, в основном, немецкие разведчики.

Однажды утром объявили воздушную тревогу, хотя радиолокатор не обнаруживал цели. В воздух поднялись американские истребители. Только к вечеру радиолокатор засек групповую цель, приближающуюся с запада. Вскоре и мы увидели массу самолетов, сгруппированных в три огромных квадрата. Два квадрата прошли в сторону Полтавы, а один, около ста самолетов, остался в районе нашего аэродрома. Самолеты спиралью, один за другим, буквально «впритык» заходили на посадку. Несмотря на это, посадка длилась несколько часов. Когда четырехмоторные громадины Б-29 и Либрейторы снижались, было видно, что у некоторых самолетов подбиты один или два мотора.

Несколько дней ушло на ремонт, заправку, подвеску бомб, и самолеты союзников улетели в Италию. Наш дивизион тоже снялся с позиций и перебазировался в Молдавию. Не успели мы «зарыться в землю», как получили приказ взять в плен подразделение немцев, выходявших из окружения.

И опять движемся на запад - Румыния, Югославия, Венгрия...  
День Победы мы встретили в г. Субботица в Югославии.



## ДОРОГА ЖИЗНИ



*Кривошеина М.Б.,  
младший научный сотрудник,  
участник Великой Отечественной войны,  
матрос-моторист ВМФ*

1 июня 1942 года мы начали летнюю навигацию на Ладоге. До войны в южной части озера никаких портовых сооружений не было, но в короткий срок весной 1942 г. были созданы Осиновецкий порт и Кобонский порт, расстояние между которыми составляло 30 км.

С первых же дней навигации озеро, по которому было труднее ходить на катерах, чем по морю, показало нам свой строптивый характер. Большая часть перевозок осуществлялась малотоннажным флотом. Знаменитый и неутомимый труженик Ладожский тендер представлял собой стальной корпус с двумя трюмами, двигателем служил бензиновый автомобильный мотор от ЗИС-5. Люки трюмов, когда шли с грузом, задривались брезентом и досками, а когда шли с людьми, слегка прикрывались, чтобы не попадала в них вода. Помещением для команды служили широкие нары в носовом трюме. Команда тендера состояла из 3-4 человек. Грузоподъемность была до 30 т или до 100 человек. Скорость - 4-5 узлов (до 10 км/ч). Расстояние между портами тендер преодолевал за 3-4 часа.

Малотоннажные суда в той беспокойной обстановке, которая сложилась на Ладоге, были менее уязвимы для вражеской авиации, по сравнению с крупными судами.

Летом 1942 г. мы делали 2-3 рейса в сутки. Отдыхали и спали урывками, в основном во время выгрузки и погрузки. Мы старались перевезти максимальное количество грузов для создания запасов в Ленинграде, чтобы в нашем родном и любимом городе не повторилась первая блокадная зима.

Плывать по Ладоге было небезопасно, особенно стала ощущаться активизация противника в августе, когда наступили темные ночи. В сложившейся более опасной обстановке наши тендера были оснащены ручными пулеметами, кроме того, запрещалось тендерам ходить по Ладоге в одиночку - тендеры стали ходить группами. Все же до самого конца навигации наши тендеры ходили без охраны, несмотря на то, что осенью на Ладоге было беспокойно - за тендерами охотились не только вражеские самолеты, но и финские и немецкие катера.

Команды тендеров не думали о своей жизни и безопасности, важно было только одно - доставить наибольшее количество грузов осажденному городу сквозь бомбежку и штурмы.

Свою задачу мы выполнили, в навигацию 1942 г. тендеры оказали огромную службу, команды их проявили отвагу и героизм.



## СВЯЩЕННАЯ ПАМЯТЬ



*Зархи М.И.,  
научный сотрудник,  
участник Великой Отечественной войны,  
майор*

В предвоенные годы после окончания Ленинградского политехнического института я работал на строительстве, а затем на эксплуатации первых гидроэлектрических станций в Заполярье. Оттуда в первые дни войны был призван в армию и участвовал в боевых действиях в составе войск 14 армии Карельского фронта.

14 армия сражалась на Мурманском направлении и с первых дней войны сдерживала наступление немецких войск на крайнем участке правого фланга Карельского фронта, простиравшегося от северо-западной оконечности полуострова Рыбачий на Баренцевом море до Ладожского озера.

Наши войска в упорных оборонительных боях в июле-сентябре 1941 г. отстояли полуостров Рыбачий, не дали врагу захватить г. Мурманск, главную базу флота г. Полярный, перерезать Октябрьскую (Кировскую) дорогу севернее г. Беломорск.

Осенью 1944 г. войска 14 и 19 армий Карельского фронта при поддержке Северного флота и 7 воздушной армии провели крупные наступательные операции, в результате которых были полностью разгромлены 20 лапландская армия горных егерей. Временно захваченная территория в Заполярье, а также районы Северной Норвегии были полностью освобождены от фашистских захватчиков.

Саперы нашей части в тяжелых условиях, в зимнюю стужу, по обледенелым склонам сопки обеспечивали в первый период войны создание оборонительных линий, а в период наступлений - прорыв вражеской обороны. Сейчас даже трудно себе представить, как можно было перенести этот тяжелый солдатский труд. Главным источником сил были беспредельная преданность своему воинскому и гражданскому долгу, вера в правоту и справедливость нашего дела.

Уходят годы - трудовые, мирные. Но до конца наших дней в каждом из нас, прошедших тяжелые испытания военных лет, будут жить память о войне, скорбь и боль о погибших товарищах-однополчанах. Многие саперы и нашей части не дожили до светлых, счастливых дней мая 1945 года. Они лежат в могилах на полях сражений в сопках Заполярья.

Мы горды осознанием того, что наше поколение советских людей выстояло в годы тяжелых испытаний, спасло нашу Родину. Мы сделали самое большое, на что каждый из нас был способен.

