

КИЛОМЕТРЫ ДО ПОБЕДЫ

В Указе Президиума Верховного Совета СССР о награждении города Еревана орденом Ленина, в частности, значится: «...и за большой вклад в Победу советского народа в Великой Отечественной войне».

Еще не вступив в тысячи и тысячи городов, не опалив их пожарами и безмерным людским горем, война сместила центры городов. Ими становились железнодорожные станции и вокзалы. Только-только проводив близких с воинскими эшелонами на фронт, миллионы людей мысленно снова обращались к станции. Доведется ли там, на перроне, встречать? Они уходили к станкам и машинам, чтобы все более мощная река грузов шла на фронт. И первые такты гимна Победы пропели колеса поездов на стыках пути — безмерно долгого пути к Победе.

Под Ереваном, на станции Советакан, стоят на консер-

вации несколько десятков паровозов — немые свидетели героической биографии нашего города. На их железные плечи во время войны лег огромный груз забот, как и на людей. Машинистам приходилось день и ночь стоять на вахте. Черные, закопченные, даже близкие узнавали их только по голосам, когда возвращалась машина из рейса. Один из машинистов военных лет, кавалер ордена Красного Знамени Артем Арменакович Титарян. Я слушал его воспоминания и видел станцию Ереван военных лет. Станция — будто средоточие и символ гигантской работы на Победу нашего города. Уже не вспомнить, не узнать, ка-

кой именно из паровозиков, стоящих теперь на станции Советакан, первым пошел туда, в сторону, где разгоралась битва не на жизнь, а на смерть. За ним пошли сотни и сотни. Вслед за ними грохотали по рельсам поезда с грузами для фронта.

На станциях Ленинакан и Кировакан к составу добавлялись новые вагоны с грузами. Наиболее важными были грузы из Алаверди — медь, как воздух, нужна была фронту. Видимо, одно только перечисление всего того, что доставлялось на фронт из Еревана, способно само по себе рассказать о вкладе нашего города в Великую Победу. Но, просто перечисляя, не передашь ни тревог, ни гордости людей за дело рук своих, не передашь и той атмосферы, что царила на станциях Ереван. Один из составов шел под

строгой охраной, и о том, что было в вагонах, не было известно машинистам. Только через много недель стало известно, что в Ереване, на химическом комбинате имени Кирова, освоено производство первого отечественного искусственного хлоропренового каучука. Им покрывалась лобовая броня советских танков, и снаряд врага при прямом попадании в танк отскакивал от него, не причиняя вреда машине. Моторы, медь, каучук, продовольствие — ныне широко известно об этих поставках фронту из Армении. Но есть в истории станции Ереван малоизвестные, а подчас и полностью забытые страницы.

— Были вагоны, — рассказывал мне Артем Арменакович, — в которые грузили множество ящиков с мелкими металлическими де-

талями: кольца для ремней автоматов и винтовок, крючки шинелей, пряжки, металлические пуговицы обмундирования. Среди некоторых других, этот военный заказ был полностью размещен в Ереване. Но оборудование для соответствующего производства прибыло неукomплектованным, его невозможно было в короткое время собрать. И вот заказ разместили по домам, по семьям. Его выполнили ереванцы, все делая вручную. Днем и ночью над городом стоял стук молотков...

Зачастую неожиданные грузы брали машинисты с предприятий. Мукомольный завод, например, отправлял Закавказскому фронту муку и специально здесь изготовленную крупу пенсак, но вместе с этим обычным грузом к составу часто присоединяли вагон с минометами,

производство которых было налажено в небольшой механической мастерской предприятия.

На станцию Ереван с августа 1941-го и до самой Победы прибывали поезда с фронтовиками, получившими ранения. Прямо здесь, на вокзале, город как бы говорил им, что отдаст все тепло своего солнца и человеческих сердец, чтобы поскорее встали они в строй. На вокзал приходили кто с чем: яблоко, кусочек хавурмы, лаваш — спешили поделиться последним с тяжело ранеными. Транспорта не хватало. Но задолго до прибытия санитарного поезда, на привокзальной площади останавливали трамваи — в них грузили вновь прибывших. Под госпитали город отвел лучшие свои здания, лучшие хирурги работали у операционных столов, и не случайно процент возвращенных в строй бойцов по госпиталю Еревана был весьма высок.

А вот как встретил ереванский вокзал Победу, Титаряну увидеть не довелось. В последние годы войны машинист был назначен на от-

ветственный пост — начальника станции Джульфа. В истории Великой Отечественной эта станция упоминается как южные ворота, через которые в нашу страну поступали союзнические грузы. От начальника станции потребовалось исключительное знание своего дела и недюжинная энергия, чтобы обеспечить нормальную работу станции. О том, как справился он с этой ответственной задачей, говорят высокие правительственные награды Титаряна.

Артем Арменакович Титарян, после выхода на пенсию, продолжает работать — он дежурный локомотивного депо станции Ереван. Той самой станции, которая стала в его представлении похожей на книгу. И на каждой странице — рассказ о вкладе родного его города в Победу. Куда бы ни спешили тогда паровозики, ставшие на вечную стоянку на станции Советакан, какие бы долгие и трудные километры ни преодолевали, если по большому счету, пункт назначения был у них один. Это — наша Победа...

Ф. АЛЕКСАНИАН.