

**Всем рабочим, инженерам и сотрудникам
железнодорожного узла станции Никитовка
Донецкой железной дороги посвящается.**

**Авторы выражает искреннюю благодарность создателю и бессменному
директору Народного музея революционной, боевой и трудовой славы
локомотивного депо станции Никитовка Юрию Андреевичу Шестопалову за
оказанную помощь в сборе материала.**



Гречко И. В., Котив В. Ю.

Они приближали Победу...

(Краткий очерк истории партизанского движения ж/д узла станции Никитовка)

Авторы на основе документальных материалов, исследований краеведов и фондов Народного музея революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо станции Никитовка, а также воспоминаний очевидцев и участников событий, повествуют о героической борьбе никитовских железнодорожников против фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны.

Они приближали победу...

СОДЕРЖАНИЕ

1. Железнодорожники – фронту.

2. Партизанскими тропами.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ – ФРОНТУ

Когда ведут рассказ о Великой Отечественной войне, то повествуют о подвигах пехотинцев, артиллеристов, моряков, летчиков, танкистов, партизан и подпольщиков. Однако и железнодорожники сыграли весьма значительную роль в том, что мы одержали окончательную победу над сильным и коварным врагом.

Наш рассказ – об отважных тружениках Никитовского железнодорожного узла, которые самоотверженно работали, боролись с ненавистным врагом и умирали, приближая заветный день Победы.

... Мы находимся в помещении Народного музея революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо станции Никитовка. Со старых фотографий смотрят честные, открытые лица, в скромных витринах – документы и пожелтевшие тетрадные листки писем, рукописей. И снова ожили героические и трагические страницы прошедшей войны, заговорили участники и очевидцы тех далеких событий...

К началу Великой Отечественной войны железнодорожные сети Донбасса являлись крупнейшими в Советском Союзе и располагали мощной транспортной техникой и высококвалифицированными кадрами. Уже в первые дни войны многих работников Северо-Донецкой железной дороги призвали в действующую армию. А на западные магистрали, туда, куда приближался враг, в кратчайшие сроки Северо-Донецкая железная дорога отравила 680 опытных железнодорожников и 70 локомотивов с полностью укомплектованными бригадами.

Буквально на следующий день после начала войны по приказу Управления Северо – Донецкой железной дороги в депо станции Никитовка была сформирована первая паровозная бригада из шести человек, куда вошли передовики железнодорожного транспорта, коммунисты А. М. Давыдов, Н. М. Шепенько и помощник машиниста, комсомолец А. Г. Булгаков.

Как вспоминал после войны Алексей Булгаков, именно они, старшие товарищи «научили меня...работать на паровозах, любить свою, избранную на всю жизнь профессию, ухаживать за своим паровозом, как мать ухаживает за своим любимым ребенком. В ночное дежурство с 21 на 22 июня 1941 года мы прибыли с рабочим поездом на станцию Константиновка и занимались осмотром паровоза. В четыре часа утра машинист Н. Л. Островский от дежурного по станции принес страшную весть: фашистская Германия внезапно и вероломно напала на Советский Союз и уже бомбит большие города. Война!».

В дождливый пасмурный день 23 июня 1941г. после короткого митинга и напутственных речей бригада паровоза Э–У № 682-27 отправилась на прифронтовую линию Московско-Киевской железной дороги. « Мы, шесть человек –, вспоминает Алексей Григорьевич, - дали клятву, что оправдаем доверие Родины и руководства депо». Такие воинские эшелоны бригада водила от станции Льгов до станции Ворожба, одолевая за одну поездку расстояние более 300 км. На передовую везли солдат, военную технику, танки, трактора, артиллерию и боеприпасы, а со

стороны фронта эвакуировали людей, фабричное и заводское оборудование, технику в разобранном виде.

В один из июльских дней на разъезде № 304 их эшелон попал под авиационную бомбежку и пулеметный обстрел. Начался пожар, горели цистерны с нефтью и бензином, взрывались боеприпасы. Благодаря мужественным и умелым действиям А. Давыдова и А. Булгакова удалось спасти 28 вагонов, все платформы с танками и живой силой и часть вагонов с боеприпасами. Из воспоминаний А. Г. Булгакова: «После тушения пожара мы увидели ужасную картину: сгоревшие остовы вагонов и цистерн, развороченные рельсы! Масса боеприпасов и имущества превратились в шлак. Узколейный паровозик был отброшен на сотню метров в степь и лежал на боку. Перо стрелочного перевода выбросило в степь метров на 300, и оно уткнулось острием в землю, как – будто кто - то его специально воткнул в землю. Из трех составов на разъезде остался горящий пепел и угар, где еще продолжали догорать вагоны. На месте двух домов дежурного по разъезду и путевого обходчика были глубокие воронки от авиабомб ...»

29 августа 1941 года за проявленное мужество при спасении эшелона приказом Наркома путем сообщения Л. Кагановича всей бригаде было присвоено звание «Почетный железнодорожник» с вручением памятных знаков, а 30 августа 1941 года газета «Железнодорожник Донбасса» в заметке «Отважный машинист» сообщала, что в первые дни войны машинист А. М. Давыдов предотвратил крупное крушение и награжден Орденом Трудового Красного Знамени.

А фронт между тем приближался к Донбассу, фашисты обстреливали из орудий и миномётов станции и перегоны. В августе 1941 года самолеты со свастикой под крыльями произвели первые бомбовые удары по линии Северо - Донецкой железной дороги, обстреляли коксовые батареи и бензольный цех Новогорловского коксохимического завода. Коллектив понес первые потери. Однако отправка грузов на фронт продолжалась неослабевающими темпами. Когда из-за обстрела и бомбардировок стало невозможно работать в дневное время, краснолиманцы, попаснянцы и никитовцы стали работать ночью. Обеспечивая возрастающие перевозки воинских грузов, донецкие железнодорожники помогали фронту различными материально-техническими средствами. В частности, в депо и в железнодорожных мастерских для нужд фронта изготавливались взрыватели, гранаты, мины, бутылки с зажигательной смесью, противотанковые "ежи". Производился также ремонт танков и автомашин.

Боевую вахту нес и коллектив никитовского военно-восстановительного поезда № 7. Никитовцы возродили много километров пути, разрушенных фашистами, а первое боевое крещение восстановители получили на станции Пантелеймоновка в сентябре 1941 года, когда необходимо было срочно ликвидировать последствия налета бомбардировщиков на эшелон с авиабомбами. Еще раздавались взрывы, но рискуя жизнью отважные восстановители захватывали тросами горящие вагоны и тракторами стаскивали их под откос, а затем еще меняли рельсы и шпалы. Бок о бок со всеми работал недавно назначенный политруком В. И. Васильев. Личный пример политрука, и его выдержка действовали успокаивающе на необстрелянных транспортников. Когда в октябре 1941 года пришлось работать в таких же условиях на станции Ямполь, все это было уже привычным и даже будничным.

С ноября 1941 г. по февраль 1942 года никитовский восстановительный поезд работал в прифронтовой зоне на линии Чернухино – Штеровка - Щетово - Звереве, затем его перебросили на линию Родаково - Луганск – Должанская.

В конце июня 1942 года фашистские войска предприняли большое наступление на Сталинград. Гитлеровские стервятники охотились буквально за каждым составом. Не избежал нападений и никитовский военно-восстановительный поезд №7. 15 июля возле станции Должанской в результате прямых попаданий бомб поезду были причинены значительные повреждения. Погиб Н. Проценко, до войны работавший бухгалтером, а 14 человек команды получили ранения. Вышли из строя электростанция, трактор и воздушная пневматика. 18 июля уже возле станции Звереве снова бомбежка с еще большими повреждениями. Переправа через Дон оказалась разрушенной, и командование приказало личному составу покинуть поезд. Но на этом не закончилась боевая служба железнодорожников. Никитовцы получили другой состав с привычным седьмым номером и с теми же заданиями. К новым подвигам повел его прежний начальник А. И. Панков.

В июле 1943 года за самоотверженный труд личному составу восстановительного поезда была объявлена благодарность.

Летом 1942 года авангардные части фашистской армии прорвались к Северному Кавказу и Сталинграду. Важнейшие перевозки нефтепродуктов и других воинских грузов к сражающейся цитадели совершались тогда в основном судами по Каспийскому морю и Волге, а также обходными дорогами. Нужно было изыскать и срочно привести в действие дополнительные возможности. И они были найдены. «Железнодорожники-строители, - говорится в «Истории Великой Отечественной войны Советского Союза», - совершили летом и осенью 1942 г. поистине великий трудовой подвиг, проложив скоростным способом одну линию параллельно Волге (Саратов - Паншино) и другую - в направлении Кизляр - Астрахань». К тому времени фашистские войска успели приблизиться ко второй из указанных линий, местами на 200-100 километров и были остановлены нашими войсками. Но самолеты с крестами под крыльями постоянно совершали ожесточенные налеты на железнодорожные пути.

В этот самый напряженный период битвы за Сталинград машинист станции депо Никитовка Аким Афанасьевич Сивочуб, прибывший сюда с эвакуационным составом из Никитовки, стал водить поезда по единственному тогда выходу Орджоникидзевской железной дороги с Кавказа в северном направлении от Кизляра на Астрахань к станциям Кара-Баглы, Кочубей, Артезиан... Отлично водил, вместе с ремонтниками принимал участие в исправлении железнодорожного полотна после бомбежек. В отражении вражеского нашествия на нашу страну была и его личная доля. Акима отметили медалями «За боевые заслуги», «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны», «За победу над Германией».

После освобождения Никитовки Аким Афанасьевич возвратился в родное депо на прежнюю должность заместителя начальника депо, а с 1947 года перешел на знакомую с молодости работу машиниста паровоза и трудился вплоть до ухода на пенсию в 1958 году. И снова были награды: Орден Трудового Красного Знамени и орден Ленина. Аким Сивочуб был умелым рассказчиком, часто выступал с

воспоминаниями о боевых делах своего поколения перед молодежью и учащимися школы № 30 (в дальнейшем № 84).

Принято считать, что бронепоезда являлись неотъемлемой принадлежностью Гражданской войны. Однако они сыграли немалую роль и во время Великой Отечественной. Уже в июле-августе 1941 года на предприятиях транспорта стали сооружать бронепоезда, бронеплощадки и бронедрезины, а в сентябре в Донбассе было построено около двух десятков бронепоездов. Сооружали их рабочие и инженерно-технические работники разных специальностей - металлурги, железнодорожники и машиностроители Сталино (Донецка), Ясиноватой, Красного Лимана, Славянска, Ворошиловграда, Попасной, Жданова (Мариуполь), Волновахи, Дебальцево, Енакиево, Макеевки и Мушкетово. Специальными поездами доставлялись с металлургических заводов броневая сталь, а из Горловки - кислород. Производился отбор паровозов, годных для бронирования, срочно укомплектовывались бригады слесарей и сварщиков. Чтобы ускорить работы, четко разделили обязанности. Так, в Краснолиманском депо в основном производилось бронирование площадок, а в Дебальцево и Попасной одевали в броню паровозы. Личный состав бронепоездов был укомплектован в основном железнодорожниками и заводскими рабочими. "Крепости на колёсах" опраивались из Донбасса на различные участки фронта. Уже в октябре один из них отправился под Москву.

Активно действовала команда никитовского бронепоезда «За Родину!». На участке Депреградовка-Баронская этот бронепоезд долгое время беспокоил фашистов своими налетами: он появлялся в самых неожиданных местах, ведя прямой огонь по врагу, а затем вновь исчезал. Некоторое время бронепоезд действовал совместно с пехотным подразделением под командой майора Рубанюка. Совместно планируемые операции проходили успешно. Только в районе Дебальцево команда бронепоезда уничтожила сотни гитлеровцев, десятки орудий, пулемётов, автомашин и другой техники врага.

Однажды пехотная часть получила приказ под прикрытием бронепоезда отбить у врага село Вергилевка. Бой продолжался несколько часов. Немцы располагали дальнобойными орудиями, большим количеством пулеметов, и все же были разбиты. Потеряв до шестисот человек убитыми, а также танки, орудия, фашисты убрались восвояси. За умелые действия, мужество и героизм, проявленные в боях, бронепоезду "За Родину!" было присвоено звание гвардейского. А многие бойцы и командиры получили правительственные награды.

Однако в конце февраля 1942 года фашистам удалось обнаружить и повредить бронепоезд. Разрывами бомб одна из его площадок была отброшена на полтора метра от пути и искорежена. В течение одной ночи, под непрерывным артиллерийским и минометным обстрелом, не зажигая света, бесшумно, чтобы не привлекать внимания противника, никитовские восстановители подняли бронепоезд и увезли его в тыл для ремонта. И вскоре он снова встал в строй.

Бронепоезд постоянно взаимодействовал и со стрелковыми частями, которые вели бои в зоне его действия. Когда под Дебальцево попал в окружение полк НКВД, команде бронепоезда было приказано прорвать вражеское кольцо. Положение осложнялось тем, что на водонапорной башне засели фашистские пулемётчики, не дававшие действовать нашим стрелкам. Тогда по приказу командира бронепоезда А.

Бондаренко группа бойцов на бронемотовозе под огнём противника прорвалась к башне и забросала немцев гранатами, заставив пулемёты замолчать. Сразу же после этого вступила в действие бортовая артиллерия бронепоезда и в атаку пошли десантники младшего лейтенанта Заикина. Так было прорвано окружение. Все отличившиеся в этой операции бойцы были отмечены медалями "За отвагу", а младший лейтенант Зрыбняк, командовавший операцией по обезвреживанию пулеметного гнезда на водонапорной башне, был награждён орденом Боевого Красного Знамени. Всему личному составу бронепоезда и десантной роте командующий 12-й армией вынес благодарность.

Летом 1942 года положение на Южном фронте осложнилось. Наши войска, понеся в боях тяжелые потери, отходили на восток. С ними вместе двигался и бронепоезд. Ранним утром 15 июля над ним появились немецкие самолёты и атаковали крепость на колёсах. Трех бомбардировщиков зенитчики бронепоезда успели сбить. Однако бой был неравным: вышел из строя тендер, были смертельно ранены машинист и кочегар. Взорвались площадка ПВО и одна из бронеплощадок. Но орудийные расчеты, задыхаясь в дыму, продолжали вести огонь по врагу. Это был последний бой бронепоезда "За Родину!". В нём погиб почти весь экипаж, а уцелевшие бойцы влились в армейские части и продолжали борьбу до окончательной победы над врагом.

ПАРТИЗАНСКИМИ ТРОПАМИ

Мы знаем, какой колоссальный вклад в Победу над врагом внесли отважные подпольщики и партизаны. Уже осенью 1941 г. гитлеровцы в полной мере ощутили, что такое «дубина народной войны», которая наводила ужас на оккупантов. Об свидетельствует приказ командующего 6-й армией генерал-фельдмаршала фон Райхенау от 9 ноября 1941г. : «Солдаты 6-армии! Вы должны стать мстителями в организованной борьбе с бессовестными жестокими убийцами. Для этого необходимо, во-первых, оставить свою беспечность в этой коварной стране и, во-вторых, использовать такие средства уничтожения убийц, которые нам не свойственны и никогда не применялись немецкими солдатами против вражеского населения». Всех захваченных партизан независимо от пола предписывалось публично вешать, а помогавшие им деревни сжигать.

Однако эти меры ощутимых результатов не принесли. О панике, охватившей немцев, говорит секретная директива Верховного командования германскими вооруженными силами от 16 декабря 1942 года: «Противник использует в бандах фанатичных, имеющих коммунистическую подготовку бойцов... Если эта борьба против банд как на Востоке, так и на Балканах не будет вестись самыми жестокими средствами, то в ближайшее время имеющиеся в распоряжении силы окажутся недостаточными, чтобы искоренить эту чуму. Войска, поэтому имеют право и обязаны применять в этой борьбе любые средства без ограничения, также против женщин и детей, если это только способствует успеху». Как известно, подписавшего эту директиву фельдмаршала Кейтеля казнили по приговору Нюрнбергского трибунала.

...В ночь с 22 на 23 октября 1941 года в Горловку вошли фронтовые подразделения Красной Армии, после чего начались бои на подступах к городу и в самом городе. Массовый героизм проявили при защите Горловки воины 130-го отдельного мотострелкового батальона под командованием капитана И. С. Браславца. Только за 28 октября личный состав этого батальона уничтожил более 200 солдат и офицеров противника, два орудия и несколько пулеметов. За проявленный героизм и мужество Военный Совет 12 –й армии объявил всему личному составу батальона благодарность, а наиболее отличившиеся бойцы и командиры были награждены орденами и медалями.

Но превосходство врага, особенно в танках, было значительным и 29 октября 1941 г. после тяжелых боев Горловка была оставлена частями Красной Армии.

Наступили мрачные дни фашистской неволи. В районе жилых домов маш. завода им. Кирова и в лесу, около шахты им. Калинина фашисты устроили концлагеря. На шахте им. Румянцева немецкие каратели замучили и расстреляли 70 советских граждан. На шахте «Комсомолец» гестаповцы арестовали 44 человека, которых после пыток расстреляли. Среди них были знатные люди Донбасса – стахановцы-шахтеры Михаил Павлович Сегеда, Иван Петрович Буденко, парторг шахты «Комсомолец» Михаил Иванович Кислица, председатель рудничного совета профсоюза Гавриил Кондратьевич Галушко и его дочь комсомолка Александра, работница шахты Мария Харченко и другие.

По доносу предателя немцы схватили и зверски замучили советского разведчика, бывшего знатного горловского шахтера Ермолая Павловича Ермакова, пробравшегося с заданием в Горловку из штаба армии. А шахту «Узловская» фашистские варвары превратили в кладбище для расстрелянных и замученных людей. Более 14 тысяч советских граждан, в том числе много женщин, стариков и детей, фашисты сбросили в ствол этой шахты за время оккупации Донбасса.

Но мужественные горловчане - патриоты не сдавались.

Осенью 1941 года на оккупированной территории области развернулось партизанское движение. К моменту отхода наших частей в 1941 году в Сталинской области было укомплектовано 180 партизанских отрядов и групп, из них два в городе Горловка: один – горловский – из личного состава истребительных батальонов (командир Д.Е. Шевелев, комиссар В.И. Голубцов, зам. командира И.К. Спотарь, начальник штаба И.Ф. Макаренко), второй – из никитовских и краснолиманских железнодорожников (командир Б.С. Смолянов, комиссар Ф.Т. Покидько, начальник штаба А.А. Мухин).

СМОЛЯНОВ Борис Семёнович, уроженец г. Артёмовска Донецкой области. Член Коммунистической партии с 1940 года. До войны работал начальником оперативной группы КГБ станции Никитовка в звании капитана. Командовал партизанским отрядом с октября 1941 года по январь 1943 года. До ухода на пенсию работал в системе Министерства сельского строительства УССР. До недавнего времени проживал в Киеве.

ПОКИДЬКО Фёдор Тимофеевич, родом из Белоруссии, коммунист. До войны работал в вагонном депо станции Никитовка. Являлся активным пропагандистом и агитатором. Пал смертью храбрых в августе 1942 года.

МУХИН Антон Андреевич, родился в Никитовке. Член Коммунистической партии с 1919 года. До войны работал в 16-й дистанции пути Никитовки мастером. В партизанском отряде состоял с сентября 1941 года по март 1942 года. При выполнении оперативного задания у села Беляевка подорвался на mine и был тяжело ранен. После длительного лечения в госпитале в г. Баку, возвратился в родную Никитовку и принимал активное участие в восстановительных работах. До ухода на пенсию работал в 16-й дистанции пути. До смерти (умер в 1976 году) проживал в Горловке, в посёлке Зайцево.

Никитовский партизанский отряд был организован органами Транспортного Управления КГБ Северо-Донецкой железной дороги и непосредственно начальником Северо-Донецкой железной дороги Арзамасцевым. Организацией отряда занимались также секретарь Сталинского областного комитета партии Мельников, секретарь Никитовского узлового парткома Балакин и начальник политотдела Северо-Донецкой железной дороги Аванесов. Отряд состоял из 20 добровольцев из числа сотрудников Никитовского железнодорожного узла и трёх человек со станции Красный Лиман. Из них членов ВКП(б)-12 человек, кандидатов в члены ВКП(б)-три человека и два комсомольца.

В целях конспирации партизанский отряд был назван Краснолиманским.

Еще в сентябре 1941 года руководители отряда приступили к тщательной подготовке базы, где должен был располагаться отряд и вести свои боевые операции.

Одновременно начальник штаба А. А. Мухин с группой партизан тщательно изучал местность.

21 октября 1941 года в 23 часа от станции Никитовка отправился поезд, в котором весь состав партизанского отряда отбыл в направлении Красного Лимана. Поезд вели коммунисты П.И.Бураков (машинист), И. В. Лагоша (помощник машиниста), а так же машинист-инструктор С. А. Онипко.

Отряд прибыл на станцию Красный Лиман перед рассветом ,а затем направился в район Святогорска. В этот тяжёлый для нашей страны период Красная Армия занимала оборону по реке Северский Донец. Оборону на этом участке держала 37-я кавалерийская дивизия под командованием А.А.Гречко. Дивизия входила в состав 6-й армии, которой командовал Р.Я.Малиновский.

Краснолиманский - никитовский партизанский отряд установил постоянную связь с командованием дивизии и 6-й армии. Перед отрядом была поставлена задача: регулярно обеспечивать армию разведанными о противнике, расположенном в этом районе, что требовало значительного количества боевых и разведывательных операций.

В канун 24-ой годовщины Октября никитовцы получили боевое задание: проникнуть в немецкий тыл, разведать, где сконцентрированы главные силы, а затем пробраться в село Богородичное Краснолиманского района и уничтожить находящийся там штаб войсковой части.

Комиссар отряда Ф. Покидько предложил разделить отряд на две группы: одна в составе Покидько, Буняева, Шокуна, Дорошенко, Олейника, Брыкова, Высоцкого, Синицкого , Чупылова, Войтенко, Цыбенко ушла в сторону села Пришиб засекать расположение огневых точек и разведывать концентрацию вражеских сил. А Гайдар, Борщенко, Мухин, Калмыков, Иванов, Кулагин, Руденко, Ямпонец, Приходько, Гура выполняли более сложную задачу по уничтожению штаба в Богородичном.

Из Богородичного ночью пробрался к ним местный комсомолец и сообщил, что гарнизон недавно пополнился тремя свежими ротами. Группа связалась с командованием советской дивизии, которое выделило ей в помощь несколько разведчиков

Умело маскируясь, партизаны и разведчики пробрались к селу. Часть их осталась на бугре, удобном для ведения огня, а часть по колхозному саду подползла к дому, где разместился штаб. Возле крыльца ходил часовой с автоматом наготове, чуть поодаль на автомашине у пулемета дремали два вражеских солдата. Через полчаса, как условились, «заговорил» бугор. От неожиданности фашисты растерялись. Не понимая в чем дело, они что - то кричали, беспорядочно стреляли из оружия в разные стороны . Одни только пулеметчики сразу определили, откуда ведется огонь и ответили ответным огнем по бугру. Партизаны выскочили из укрытия, уничтожили пулемет, забросали гранатами штабное помещение и, дав сигнал к отходу, моментально исчезли в темноте. Так, благодаря умелым и оперативным действиям партизан, задание по уничтожению вражеского штаба в с. Богородичное было выполнено.

Успешно провела операцию и вторая группа: она нанесла на карту основные огневые точки врага у села Пришиб.

Особенно результативной для отряда Бориса Смолянова стала боевая операция у села Татьянаовка в начале ноября 1941 года. Отряд с приданными ему десятью бойцами-автоматчиками скрытно пробрался к селу Татьянаовка. У местных жителей узнали, что на балконе школы установлен пулеметный расчет. Бойцы, скрытно подобравшись к школе, забросали гранатами пулеметный расчет неприятеля. Бой с подоспевшими силами врага продолжался около часа. По сигналу зеленой ракеты из-за Северского Донца заговорила наша артиллерия. Фашисты были, выбиты из села понеся ощутимые потери: 50 солдат и офицеров. Правда, и сами потеряли одного разведчика, а два партизана получили ранения. За умелое проведение операции восемь партизан были награждены орденами и медалями.

18 ноября 14 партизан по заданию командования 6-й армии ушли в глубокий тыл противника за «языком». С помощью местного жителя, показавшего лесную дорогу на Славянск, и которой втайне пользовались гитлеровцы, на опушке Маяцкого урочища устроили засаду. Пропустив немецкий обоз с усиленной охранной, и подождав полчаса, когда на дороге показались силуэты двоих вражеских солдат, неожиданным броском взяли плен перепуганных гитлеровцев. Добычей стали два унтер - офицера, давших важные и ценные сведения.

В тот тяжелый период гитлеровцы занимали особенно выгодные позиции на возвышенностях правого берега Северского Донца, что позволяло им вести по нашим позициям прицельный артиллерийский огонь. Нужно было, во что бы то ни стало установить расположение вражеских батарей. Никитовские партизаны успешно справились с заданием, и вскоре точный артобстрел разметал неприятельские расчеты.

В канун Нового, 1942 года, отряд совершил налет на село Песчаное и уничтожил 30 солдат и офицеров противника. А через полмесяца, когда в районе станции Святогорская началась подготовка к наступлению частей Советской Армии, партизаны перебазировались к станции Яма.

В дни рейда по вражеским тылам никитовский отряд совершил смелое нападение на Ново-Николаевку и с боем вошел в село Кировку. По пути партизаны распространяли листовки, рассказывали населению правду о положении на фронтах.

В конце февраля 1942 г. представитель штаба партизанского движения одобрил действия никитовцев и дал им дальнейшие указания, а командование армии объявило еще одну благодарность за образцовое выполнение заданий.

В середине марта 1942 года отряд впервые возвратился с потерями. Неподалеку от села Беляевки, за сорок километров от линии фронта, отряд попал в засаду и, отступая с боем, неожиданно вышел на минное поле. Были тяжело ранены Мухин и Борщенко, погиб Иванов. Выбрались из огненного мешка только благодаря помощи партизан соседнего подразделения.

Полные опасности и риска, боевые будни продолжались. У села Резниковка никитовцы подожгли почтовую машину, уничтожили грузовую, разрушили мост на грунтовой дороге из Славянска на Артемовск, пустили под откос паровоз и тридцать вагонов с боеприпасами и продовольствием на перегоне Краматорск - Часов-Яр. Узнав, что в Краснолиманском совхозе находится продовольственный склад

жандармерии и полиции, народные мстители перебили всю охрану, вывезли продукты, а помещение сожгли.

Совместные боевые действия партизанского отряда и частей Красной Армии продолжались до лета 1942 года.

Наступление немецких войск на Сталинград и Северный Кавказ поставило партизан в новые условия борьбы: они оказались в глубоком тылу противника. Крупные регулярные и специальные карательные части врага проводили прочесывание лесов. Поэтому в августе 1942 г. командир отряда Борис Смолянов разделил партизан на три группы. Только так можно было выйти из сжимавшегося кольца. Две пятерки шли к линии фронта. Третью возглавил Федор Покидько. В нее вошли Иван Высоцкий, Федор Гура, Федор Кулагин, Трофим Цыбенко. Маршрут наметили на Никитовку. Неподалеку от станции Роты бойцы заминировали железнодорожный путь, и еще один вражеский состав взлетел на воздух. К месту диверсии устремились эсэсовцы и начали преследовать партизан. Завязался последний бой на окраине села Скелеватая. Автоматные очереди остановили первую цепь карателей. Подоспевшие полицейские забросали гранатами народных мстителей. Были убиты комиссар Ф. Покидько и боец И. Высоцкий. Рваные осколки прошли Ф. Кулагина и тяжело ранили Ф. Гуру. Лишь Т. Цыбенко удалось незаметно отползти в кусты и скрыться.

Каратели схватили Ф. Гуру и Ф. Кулагина и доставили в полицию на станцию Никитовка, а затем в гестапо Горловки. Ввиду конспирации у Фёдора Митрофановича Гуры были документы на фамилию Зайченко. Но по доносу предателей, старосты Кудлатова и полиция Евлантьева он был опознан и выдан фашистским палачам. Ф. Гуру и Ф. Кулагина допрашивали, жестоко избивали. От нечеловеческих пыток Ф. Кулагин скончался. Фашистские изверги особенно жестоко истязали Федора Гуру, пытаясь узнать списки работников Никитовского паровозного депо, где до войны он работал начальником отдела кадров. Однако коммунист-партизан молчал и не выдал расположения отряда, его базы и имена работников депо. Фашистские палачи выжгли Гуре глаза, вырвали язык, а затем расстреляли в районе Батмановского тупика. До сих пор неизвестна его могила.

Смерть товарищей не повергла в панику, не утратила оставшихся в живых. Они продолжали действовать: уничтожили охрану и вывезли продукты из склада совхоза «Дзержинец», разгромили склад в селе Ровчаки, казнили четырех предателей, убили часовых и вывезли птицу из совхоза «Катериновка».

В ноябре 1942 года под Изюмом пали смертью храбрых Приходько, Брыков, Чупылов. Осталось всего восемь человек. Командир Краснолиманского партизанского отряда Ищенко предложил никитовцам объединиться.

Так, из 23 участников железнодорожного отряда пали смертью храбрых десять человек, а осталось в живых лишь семь человек. Уже после освобождения Горловки боевые друзья А. Мухин, С. Калмыков и А. Борщенко перезахоронили останки своих товарищей Фёдора Покидько, Ивана Высоцкого и Фёдора Кулагина ближе к родному никитовскому депо.

В сентябре 1943 года гитлеровские войска, не выдержав мощных ударов Советской Армии, отступили на запад, и Донбасс был освобожден. Но гитлеровцы приложили все усилия, чтобы превратить богатый промышленный край в зону пустыни. Специальные команды фашистских варваров уничтожали шахтные копры,

заваливали стволы, взрывали домны, мартены, заводские корпуса. Факельщики сожгли десятки тысяч жилых домов и все, что могло гореть. Не было воды, электроэнергии, топлива, возвращавшимся из эвакуации донбассовцам негде было жить.

Казалось, что Всесоюзная кочегарка умолкла на многие годы, но война еще не закончилась, фронт нуждался в металле и угле. Родина поставила задачу: в первую очередь восстановить шахты, машиностроительные и металлургические заводы, электростанции и железнодорожный транспорт. В Донбасс с Дальнего Востока и Урала, из Казахстана и Ленинграда, с Севера и Юга посылались оборудование, продукты, одежда, ехали люди.

Постепенно оживал истерзанный край, набирался сил.

Ожил и Никитовский узел. С востока возвращались старые кадровые рабочие: Иван Данилович Афонченко, Иван Николаевич Бутенко и другие. Начали с восстановления разбитых путей, связисты восстановили связь и сигнализацию, строители отремонтировали мастерские, жилой дом.

В ноябре 1943 года в Никитовку возвратилась еще одна группа старых, опытных машинистов. Их приезд пришелся как нельзя кстати: надо было срочно обучать молодежь, пополнять кадры эксплуатационников. А такие, как коммунист Александр Григорьевич Ярмонтович, Алексей Иванович Литвиненко могли научить многому. Они сами водили тяжеловесные составы на больших скоростях и пользовались славой лучших производственников. Все «тайны» своего сложного мастерства, не скупясь, передавали кадровики ученикам. На всю жизнь остались благодарны им их воспитанники Эдуард Марков, Петр Пащенко, Владимир Браховецкий и десятки других.

Никитовка вновь становилась мощным железнодорожным узлом.

Так сражались на фронтах и трудились наши славные железнодорожники Донбасса, приближая заветный День Победы.

... Есть на железнодорожной станции Никитовка мемориал, где захоронены герои-партизаны и бойцы Красной Армии. Мемориал создан при активном содействии Сергея Тимофеевича Исайчева. Золотом сияют имена: Федор Кулагин, Иван Высоцкий, Федор Покидько, Федор Гура. Склоним головы и почтим память отважных героев!

Вечная им слава!

**В подготовке брошюры использовались материала
исследователей – краеведов:**

**И. Павлика, П. Жеребецкого, а также документы Народного музея
депо станции Никитовка Донецкой железной дороги.**

Литература

1. История Великой Отечественной войны Советского Союза. – М., 1967, т. 2.
2. Павлик И. Горловка. Историко-экономический очерк.- Донецк, 1971.
3. Жеребецкий П. И. Горловка. – Донецк, 2001
4. Хесин Ю. И., Заярный А. Я. Зеленые огни. – Сталино, 1959
5. Семенов В. Наш донецкий бронепоезд справедливый бой ведет...//Донецкий кряж. - № 10. – 12-18 марта 2010
6. Документы и материалы Народного музея революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо станции Никитовка Донецкой железной дороги.