

Оригинальная статья / Original article

УДК 94(47)

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-3-200-210>

Из опыта работы комсомольских паровозов на Курском железнодорожном узле в 1930-1950-е годы

С.А. Душкин^{1✉}, А.Н. Манжосов²

¹Юго-Западный государственный университет
ул. 50 лет Октября, д. 94, г. Курск 305040, Российская Федерация

²Совет ветеранов Железнодорожного округа города Курска
ул. Станционная, д. 15, г. Курск, 305044, Российская Федерация

✉e-mail: serezha.dushkin65@yandex.ru

Резюме

Актуальность. Исторический опыт участия молодежи в восстановлении разрушенных войной предприятий достаточно полно отражен в научной литературе. Но продолжают оставаться малоизученными отдельные аспекты реализации молодежных инициатив на транспорте с учетом региональной специфики. Объективный анализ деятельности локомотивных бригад Курского железнодорожного узла, работавших на комсомольских паровозах в 1940-1950-е годы, позволяет раскрыть новаторские подходы в профессиональной деятельности бригад комсомольского паровоза ЭУ 712-14, возглавляемых фронтовиками И.А. Гладилиным и И.А. Старосельцевым, что может успешно использоваться в современных условиях при организации производственных процессов на железных дорогах страны.

Цель исследования состоит в комплексном рассмотрении на основе вновь выявленных документальных источников передовых практик производственной деятельности молодых курских машинистов.

Задачи: раскрыть специфику работы молодых железнодорожников на восстановлении магистралей Курской области в рассматриваемый период, отразить связь их боевых биографий с успехами в трудовой деятельности.

Методология. В качестве методологической основы авторы ориентировались на принципы объективности и историзма. С целью решения поставленных задач использовались историко-системный, биографический и ретроспективный методы.

Результаты. Комплексное исследование на основе архивных и печатных источников позволило создать четкое представление о роли молодежи Курского узла в использовании передовых технологий и эффективных методов производства в ходе эксплуатационной работы на Курском отделении Московско-Курской железной дороги в 1930-1950-е годы.

Выводы. Трудовые традиции по вождению комсомольских паровозов, зародившиеся на Курском железнодорожном узле ещё в середине 1930-х годов, получили массовое развитие в послевоенный период. Это способствовало усилению активности молодых локомотивщиков, которые обеспечили ускоренное восстановление паровозного хозяйства и совершенствование работы паровозного парка. В годы послевоенного восстановления предприятий железнодорожного транспорта важную роль играло добросовестное и творческое отношение молодежи к своим должностным обязанностям.

Ключевые слова: комсомольские паровозы; восстановительный период; железнодорожный транспорт; суточный пробег; локомотив.

Конфликт интересов: Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Душкин С.А., Манжосов А.Н. Из опыта работы комсомольских паровозов на Курском железнодорожном узле в 1930-1950-е годы // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2025. Т. 15, № 3. С. 200–210. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-3-200-210>.

Поступила в редакцию 19.04.2025

Принята к публикации 05.05.2025

Опубликована 16.06.2025

© Душкин С.А., Манжосов А.Н., 2025

Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право / Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law. 2025;15(3):200-210

From the experience of komsomol steam locomotives at the Kursk railway junction in the 1930-1950s

Sergey A. Dushkin¹✉, Alexander N. Manzhosov²

¹ Southwest State University
50 let Oktyabrya Str. 94, Kursk 305040, Russian Federation

² Council of Veterans of the Kursk Railway District
15 Stancionnaya Str., Kursk 305044, Russian Federation

✉e-mail: serezha.dushkin65@yandex.ru

Abstract

Relevance. The historical experience of youth participation in the restoration of war-torn enterprises is quite fully reflected in the scientific literature. However, certain aspects of the implementation of youth initiatives in transport, taking into account regional specifics, remain poorly studied. An objective analysis of the activities of locomotive crews of the Kursk railway junction, working on Komsomol steam locomotives in the 1940-1950s, allows us to reveal innovative approaches in the professional activities of the crews of the Komsomol steam locomotive EU 712-14, led by front-line soldiers I.A. Gladilin and I.A. Staroseltsev, which can be successfully used in modern conditions when organizing production processes on the country's railways.

The purpose of the study is to comprehensively examine, based on newly identified documentary sources, the best practices of the production activities of young Kursk engineers.

Objectives: to reveal the specifics of the work of young railway workers on the restoration of the main lines of the Kursk region in the period under review, to reflect the connection of their combat biographies with successes in their work.

Methodology. As a methodological basis, the authors focused on the principles of objectivity and historicism. In order to solve the problems, historical-systemic, biographical and retrospective methods were used.

Results. A comprehensive study based on archival and printed sources allowed us to create a clear idea of the role of the Kursk junction youth in the use of advanced technologies and efficient production methods during operational work at the Kursk branch of the Moscow-Kursk Railway in the 1930s-1950s.

Conclusions. The labor traditions of driving Komsomol steam locomotives, which originated at the Kursk railway junction in the mid-1930s, were widely developed in the post-war period. This contributed to the increased activity of young locomotive drivers, who ensured the accelerated restoration of the locomotive economy and the improvement of the locomotive fleet. During the years of post-war restoration of railway enterprises, an important role was played by the conscientious and creative attitude of young people to their job responsibilities.

Keywords: Komsomol steam locomotives; recovery period; railway transport; daily mileage; locomotive.

Conflict of interest: The Authors declare the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

For citation: Dushkin S.A., Manzhosov A.N. From the experience of komsomol steam locomotives at the Kursk railway junction in the 1930-1950s. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo* = *Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*. 2025;15(3):200–210. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-3-200-210>.

Received 19.04.2025

Accepted 05.05.2025

Published 16.06.2025

Введение

На современном этапе экономического развития Российской Федерации значительно повышается роль железнодорожного транспорта. Проблемы функционирования железных дорог, особенно

в экстремальных условиях, т. е. в периоды военных действий и восстановления разрушенной транспортной инфраструктуры, требуют детального и всестороннего исследования историков, в частности на региональном уровне.

К сожалению, трудовая деятельность молодых железнодорожников в период первых пятилеток и первые послевоенные годы, их участие в восстановлении и стабилизации работы железных дорог, особенно пострадавших в период немецко-фашистской оккупации, советскими и российскими историками изучалась недостаточно. Даже в фундаментальных изданиях, освещающих историю комсомола в довоенный и послевоенный периоды [1], эти проблемы не получили достаточного освещения [2]. Лишь единичные аспекты изучаемой проблемы получили освещение в работах курских историков В.В. Коровина [3], А.В. Величко [4], Е.А. Головина [5], А.Н. Манжосова [6] и других [7].

Методология

В основу исследования были положены принципы объективности и историзма, предполагающие всесторонний анализ выявленных документальных источников, а также выявление как положительных, так и отрицательных аспектов изучаемого явления в его развитии. Для решения поставленных задач авторы использовали следующие методы: историко-системный – позволил рассмотреть деятельность комсомольских паровозных бригад Курского железнодорожного узла как часть исторического процесса, взаимосвязанного с социально-экономическими и политическими тенденциями 1930–1950-х годов; биографический – способствовал изучению личных историй участников событий, их вклада в развитие железнодорожного транспорта, а также связи их боевых и трудовых биографий; ретроспективный – обеспечил восстановление картины производственной деятельности молодых железнодорожников на основе архивных данных и воспоминаний.

Выявленная в источниках информация была систематизирована и проанализирована, что позволило провести комплексное исследование деятельности

комсомольских паровозных бригад Курского железнодорожного узла в 1930–1950-е годы.

Результаты и их обсуждение

Руководители транспортных предприятий поддерживали разнообразные молодежные инициативы, направленные на повышение производительности труда, обеспечение бесперебойной работы транспортного конвейера. В паровозном депо Курск Московско-Курской железной дороги бывшие фронтовики – молодые локомотивщики в первые послевоенные годы возродили практику вождения комсомольских паровозов. Такая инициатива среди молодых курских железнодорожников зародилась еще в годы предвоенных пятилеток.

Так, в августе 1931 г. в паровозном депо Курск-Северное была организована первая комсомольская бригада, которая перевела паровоз Э^У 680-11 на хозяйственный расчет. В состав этой бригады входили: машинист А.Д. Кондратьев, помощник машиниста П.З. Гончаров и кочегар М.А. Булатников [8, с. 26].

Весной 1932 г. по решению узлового комитета комсомола (секретарь – И.М. Снегирев) был оборудован пассажирский локомотив С^У 9682. На этот паровоз в качестве машинистов были переведены комсомольцы А.Д. Кондратьев и А.М. Шаталов [9, с. 174].

Вскоре комсомольская бригада С^У-9682 добилась значительных результатов в выполнении суточного пробега паровоза, в экономии топлива и смазке¹. Вступив в соревнование с локомотивными бригадами комсомольских паровозов Московско-Курской железной дороги, А.Д. Кондратьев и А.М. Шаталов довели межпромысловый пробег своего паровоза до 4644 км, сэкономили 8,7 т топлива.

Вскоре почин машинистов А.Д. Кондратьева и А.М. Шаталова поддерживали паровозные бригады товарного паровоза

¹ Свободный путь. 1933. 29 марта.

ЭУ 680-11 во главе с машинистом В.В. Табачковым. Бригады этого паровоза добились значительной экономии топлива. Обеспечили ликвидацию опозданий поездов.

В середине 1933 г. молодые курские железнодорожники – участники третьего Всесоюзного конкурса спаренных паровозных бригад организовали три комсомольские бригады пассажирских и семь бригад товарных паровозов.

С развитием стахановско-кривоносовского движения на Курском железнодорожном узле в число лидеров соревнования выдвинулась бригада комсомольского паровоза ФД 20-411 старшего машиниста Г.Е. Старосельцева.

В речи, произнесенной 14 ноября 1935 года на Первом Всесоюзном совещании рабочих и работниц – стахановцев, народный комиссар путей сообщения Л.М. Каганович подчеркнул, что «стахановско-кривоносовское движение широко развернулось среди паровозных машинистов. В результате инициатив передовых железнодорожников... техническая скорость в среднем поднялась в октябре [1935 г.] до 27,4 км/час, т. е. на 21,7% выше, чем была скорость в 1934 г. Поднятие производительности труда, увеличение технической скорости позволили... обходиться меньшим числом локомотивных бригад» [10, с. 195].

26 сентября 1935 г. локомотивная бригада комсомольского паровоза ФД 20-411 (машинист Г.Е. Старосельцев, помощник машиниста В.Г. Маркин, кочегар И. Калуцкий) первой в паровозном депо Курск-Северное провела поезд весом 1722 т со скоростью 43 км/час (при нормативе на Московско-Курской ж.д. 35,8 км/час), а 27 сентября 1935 г. бригада Г.Е. Старосельцева добилась увеличения технической скорости до 45,5 км/час¹.

Уже к концу октября 1935 г. бригада Г.Е. Старосельцева добилась самой высокой в день скорости – около 60 км/час².

14 октября 1935 г. дорожная газета «Ударник Курской» в статье «Лучший кривоносовец-марковец Курска – машинист Старосельцев» отметила: «В авангарде марковцев Курска идет машинист комсомольского паровоза ФД 20-411 тов. Старосельцев. Из дня в день он перевыполняет заданную на участке Курск – Поньры скорость в 35,8 км/час. 7 октября Старосельцев установил техническую скорость 54,33 км/час, а 9 октября – 59,3 км/час...».

Выступая на страницах узловой газеты «Свободный путь», машинист Г.Е. Старосельцев указывал, что «надо чувствовать себя на мощном паровозе, от которого ты должен взять всё...»¹.

В октябре 1935 г. курская областная газета «Молодая гвардия» посвятила несколько номеров описанию рекордов, установленных бригадой комсомольского паровоза ФД 20-411.

В январе 1936 г., узнав об инициативе тульских машинистов А.С. Огнева и В.П. Миронова о повышении межпромывочного пробега паровоза более чем в 4 раза (т. е. до 13 тыс. км в месяц), бригады комсомольского паровоза Г.Е. Старосельцева взяли на себя обязательства: к открытию X съезда ВЛКСМ (апрель 1936 г.) достичь 13 тыс. км пробега своего паровоза³.

Весной 1936 г. бригады комсомольских паровозов в депо Курск одними из первых начали водить тяжеловесные поезда. Так, 9 апреля 1937 г. на участке Курск-Орел молодой машинист И.В. Жданов провел тяжеловесный состав в 4136 т, превысив весовые нормативы более чем два раза⁴.

В преддверии 20-й годовщины ВЛКСМ 1 октября 1938 г. молодые машинисты депо Курск включились в со-

¹ Свободный путь. 1935. 2 октяб.

² Молодая гвардия. 1935. 20 нояб.

³ Свободный путь. 1936. 5 янв.; 9 февр.

⁴ Свободный путь. 1937. 14 апр.

ревнования за достижение высоких межпромысловых пробегов. Так, машинисты комсомольского паровоза ИС 20-143 (ст. машинист А.Д. Кондратьев), ИС 20-09 (ст. машинист В.Г. Маркин) установили всесоюзные рекорды межпромысловых пробегов паровозов более чем в 60 тыс. км, превысив нормативы в 12-13 раз при значительной экономии угля (от 85 до 110 т).

2 октября 1938 г. машинисты комсомольского паровоза ФД 20-411 В.А. Михайлов, Ф.Г. Каширцев, А.Ф. Яковенко завершили рейс, посвященный XX-летию комсомола, увеличив пробег грузового паровоза почти в пять раз¹.

28 марта 1939 г. бюро Курского горкома ВЛКСМ рассмотрело опыт работы бригады комсомольского паровоза Э^{III}-4013 (машинист И.П. Чуйков, помощник машиниста И.М. Печенев, кочегар Шутко) и рекомендовало его к широкому применению [11, л. 45–46]. Вскоре машинист И.П. Чуйков был награжден именными часами начальника дороги имени Ф.Э. Дзержинского.

5 августа 1940 г. Курский обком ВЛКСМ принял постановление «О праздновании пятой годовщины стахановского движения». Всем горкомам и райкомам комсомола области было предложено «проведение пятой годовщины стахановского движения организовать так, чтобы каждая первичная комсомольская организация ежедневно занималась вопросами развития стахановского движения среди комсомольцев и молодежи..., контролируя выполнение взятых обязательств по социалистическому соревнованию» [12, л. 190].

В числе лидеров производственного соревнования на IV Курской городской комсомольской конференции осенью 1940 г. была отмечена бригада комсомольского паровоза ИС 20-142 (машинист Г.Е. Старосельцев, помощник машиниста Г.М. Гладилин и кочегар Н.М. Бо-

родавченко), которая увеличила пробег своего паровоза до 7590 км [13, л. 10].

20 октября 1940 г. отделенческая газета «По Сталинскому пути» опубликовала фотоснимок, на котором изображены Г. Старосельцев и его помощник Г. Гладилин, стоявшие возле паровоза. Они досрочно обеспечили подготовку своего локомотива к работе в зимних условиях.

Отметим, что большинство курян – членов бригад комсомольских паровозов в годы Великой Отечественной войны принимали участие в обеспечении воинских перевозок на фронтовых участках железных дорог.

Так, весной 1947 г. бригады комсомольского паровоза Э^У 701-75, на котором трудились участники войны, молодые машинисты И.И. Агенков, В.А. Брюховецкий и В.Ф. Лятч, провели 57 большегрузных поездов², достигнув месячного пробега паровоза до 1000 км [14, л. 35 об.].

Включившись в соревнование по достойной встрече тридцатилетия комсомола, молодые работники паровозного депо Курск добились повышения производительности труда на 36%. Суточный пробег комсомольско-молодежных локомотивов был увеличен на 10% из экономии топлива до 400 т угля [15, л. 45–46].

Инициатива молодых курян по вождению и обслуживанию паровозов комсомольскими бригадами получила развитие на всей Московско-Курской железной дороге [16]. Комсомольцы и молодежь паровозного депо Курск приняли повышенные обязательства по достойной встрече XI съезда ВЛКСМ. Бюро Курского горкома комсомола одобрило инициативу комсомольцев депо и обязало все комсомольские организации города обсудить обращение работников депо Курск [17, с. 266].

В числе лидеров производственного соревнования были бригады комсомольского паровоза Э^У 714-12, с 1947 по 1949 г.

¹ По Сталинскому пути. 1938. 24, 29 окт.

² Курский железнодорожник. 1947. 1 мая.

возглавляемые старшим машинистом В.А. Брюховецким [18, с. 32]. 22 марта 1949 г. «за активное участие в социалистическом соревновании и достижение высоких производственных показателей» Секретариат ЦК ВЛКСМ наградил комсомольско-молодежную бригаду паровозного депо Курск (ст. машинист – В.А. Брюховецкий) Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ [19, с. 54–55, 57].

В настоящее время грамота ЦК ВЛКСМ хранится в музее боевой и трудовой славы Курского железнодорожного узла.

В январе 1949 г. старший машинист паровоза Э^у 714-12 В.А. Брюховецкий был избран делегатом VI областной комсомольской конференции¹. Конференция работала с 17 по 19 января 1949 г.

6 февраля 1949 г. областная газета «Курская правда» отмечала, что в паровозном депо Курск уже сформирована колонна паровозов имени XI съезда ВЛКСМ. В колонне, которой руководил участник войны, дважды почетный железнодорожник, машинист паровоза ИС 20-316 А.А. Алексеев, состояло два товарных, семь пассажирских и маневровый паровоз. Локомотивные бригады взяли обязательства: в подарок XI съезду комсомола сэкономить 169 т топлива, сберечь по хозрасчету 18 тыс. рублей, обеспечить десять промывочных ремонтов. 19 марта 1949 г., выступая на страницах газеты «Курская правда», секретарь узлового комитета комсомола В.А. Брюховецкий указывал, что машинистами колонны сэкономлено 190 т угля и двадцать тысяч рублей по хозрасчету при ремонте паровозов. Лидером соревнования в колонне стал паровоз ИС 20-540 участника Великой Отечественной войны старшего в колонне машиниста И.К. Рябухи [20, с. 149].

Трудовая биография В.А. Брюховецкого изобилует уникальными фактами. Необходимо отметить, что лидер деповского комсомола В.А. Брюховецкий доб-

лестно трудился в годы Великой Отечественной войны на тыловых магистралях. Профессиональную деятельность он начал в 1941 г., работая кочегаром паровоза на Оренбургской железной дороге. 3 октября 1943 г. В.А. Брюховецкий был переведен помощником машиниста в паровозное депо Курск Московско-Курской железной дороги. Вскоре он возглавил бригаду комсомольского паровоза Э^у 701-55 [6, с. 157; 21, л. 48]. В послевоенные годы (с 1947 по 1948 г.) В.А. Брюховецкий работал машинистом комсомольского паровоза Э^у 701-75. В 1949–1951 гг. он избирался секретарем комитета комсомола Курского железнодорожного узла. Вскоре свою трудовую деятельность Владимир Андреевич связал с работой судьи после окончания в 1959 г. Всесоюзного заочного юридического института. Владимир Брюховецкий был избран народным судьей и занял пост народного судьи 8-го судебного участка Курска.

С 1960 по 1963 г. Владимир Андреевич работал судьей Курского городского суда, с 1963 г. – председателем Кировского районного суда г. Курска. С 1993 г. работал в должности доцента кафедры конституционного права КГТУ. Имея активную жизненную позицию, В.А. Брюховецкий совмещал профессиональную деятельность с участием в общественной работе. Как грамотный юрист и правовед, единственный в Центральном Черноземье, в 1996 г. он был удостоен высокой награды Министерства юстиции Российской Федерации – диплома и почетной медали им А.Ф. Кони. В 1999 г. он был удостоен звания «Заслуженный юрист Российской Федерации» [22, с. 56–59].

В 1951 г. машинистами комсомольского паровоза Э^у 712-12 были утверждены бывшие фронтовики, машинисты И.А. Гладилин и И.А. Старосельцев. Характеристика трудовой деятельности этих людей была бы неполной без описания их боевого пути в годы Великой Отечественной войны.

¹ Курская правда. 1949. 16 янв.

В предвоенные годы комсомолец Иван Гладилин обучался в Курском железнодорожном училище. В октябре 1941 г., в связи с угрозой оккупации города немецко-фашистскими захватчиками, училище было эвакуировано в Ташкент. В августе 1942 г. Туркестанским райвоенкоматом Казахской ССР И. Гладилин был призван в Красную армию. В составе 4-й гвардейской стрелковой воздушно-десантной дивизии в феврале-апреле 1943 г. он сражался на Северо-Западном фронте. 14 апреля 1943 г. 4-я гвардейская ВДД была переброшена в район Поньрей, в состав 13-й армии Центрального фронта. В июле 1943 г. в составе саперного взвода 12-го воздушно-десантного полка младший сержант И.А. Гладилин участвовал в боях на северном фланге Курской дуги, отражая смертельный натиск гитлеровских танковых полчищ. «В начале июля 1943 года в поселке Поньри и вокруг железнодорожной станции шли ожесточенные бои, – позднее вспоминал И.А. Гладилин. – Наша дивизия занимала позиции в районе станции. Ночью 7 июля при наступлении сумерек на исходные позиции вышли два наших взвода. Перед высотой находились полуразрушенные траншеи, в которых мы и расположились. Враг был застигнут врасплох. Среди вражеских наблюдателей началась паника. Поднялась стрельба, но было уже поздно – наши бойцы ворвались во вражеское расположение.

Вражеская наблюдательная установка была уничтожена. При осмотре территории мы обнаружили наблюдательные приборы, при помощи которых велось наблюдение с высоты за расположением наших войск» [23, с. 71; 24, с. 49].

В рядах 4-й гвардейской стрелковой воздушно-десантной стрелковой дивизии И.А. Гладилин прошел с боями по территории Украины, участвовал в освобождении Киева и Овруча. 17 ноября 1943 г. приказом № 057/н командира 4-й гвардейской Овручской стрелковой воздушно-десантной дивизии генерал-майора А.Д. Румянцева сержант И.А. Гладилин

был отмечен орденом Красной Звезды [25, л. 36]. В 1945 г. он был демобилизован и направлен на работу в депо Курск помощником машиниста [26, л. 141].

В сентябре 1941 г. гвардии ефрейтор И.А. Старосельцев был призван в ряды РККА с должности слесаря паровозного депо Курск. Он сражался на Западном (июль 1941 – февраль 1942), Сталинградском (июль – февраль 1943), Воронежском, 2-м и 3-м Украинских фронтах (июль 1943 – май 1945).

Будучи скромным человеком, Иван Афанасьевич Старосельцев редко делился своими воспоминаниями о фронтовом быте. На одной из встреч с молодежью он рассказал, как в условиях весенней распутицы 1944 г. умело со своей машиной двигался за боевыми порядками пехоты. В ходе одной из бомбежек автомашина была выведена из строя, ей требовался заводской ремонт. Но благодаря настойчивости Старосельцева в течение трех дней ее удалось отремонтировать даже в полевых условиях.

В ходе боев 25 марта 1944 г., в районе деревни Чечулень Калоражского района И.А. Старосельцев захватил в плен двух гитлеровцев. За находчивость и мужество в апреле 1944 г. он был награжден медалью «За отвагу» [27, л. 103].

14 августа 1945 г. приказом по 449-й артиллерийской бригаде шофер 6-й батареи 171-го гвардейского Кишиневского пушечного артиллерийского полка гвардии ефрейтор И.А. Старосельцев был награжден орденом Красной Звезды [28, л. 194].

В его наградном листе отмечалось, что «11.04.1945 года в боях за Вену тов. Старосельцев при перевозке орудия на огневую позицию попал под сильный артиллерийский огонь противника. В результате попадания мины машина загорелась. Но тов. Старосельцев, несмотря на сильный обстрел, ликвидировал все неисправности в машине и в минимально короткое время доставил орудие на огневую позицию. Будучи обожженным, тов.

Старосельцев не покинул поля боя...» [28, л. 200].

29 апреля 1946 г. И.А. Старосельцев был принят в паровозное депо Курск поездным кочегаром [29, л. 104]. Вскоре он был направлен на учебу в дорожную-техническую школу машинистов, после окончания которой получил право управления локомотивом.

Заслуженный ветеран локомотивного депо Курск, почетный железнодорожник И.А. Старосельцев вспоминал: «В 1951 году меня перевели машинистом на комсомольский паровоз Э^У 714-12. Старшим машинистом работал на нем Иван Матвеевич Руцкой. В депо он славился как образцовый паровоз. Машинистами паровоза работали Иван Алексеевич Гладилин и я. В депо о нас так и говорили: “Три Ивана”».

Паровоз Э^У 714-12 содержался в отличном культурном и техническом отношении. Ответственным за культурное состояние паровоза мы назначили помощника машиниста Ю.К. Бынева. Три наших бригады водили тяжеловесные поезда, повышая вес водимых поездов на 200 тонн на участке Курск – Льгов и на 300 тонн на участке Курск – Мармыжи. Часто комсомольский коллектив брал повышенные обязательства, которые с честью выполнял. За паровозом мы ухаживали по-мужски... Неоднократно наши фотографии помещались на страницах газеты “Курская правда” и в дорожной газете “За образцовую магистраль”» [25, с. 32–33].

В 1960–70-е гг. машинисты первого класса И.А. Гладилин и И.А. Старосельцев водили на электровозах пассажирские поезда. Они стали активными участниками движения за экономию электроэнергии, за вождение пассажирских поездов строго по графику.

За достижение высоких показателей в обеспечении перевозок народно-хозяйственных грузов и пассажиров Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 мая 1971 г. машинист

И.А. Гладилин был награжден орденом Ленина.

19 сентября 1974 г. приказом № 389 министра путей сообщения СССР Б.П. Бещева машинист И.А. Старосельцев был отмечен знаком «Почетному железнодорожнику». В представлении на его награждение указывалось: «Строго выполняя правила технической эксплуатации, придавая первостепенное значение безопасности движения поездов, в 1973 г. он предотвратил 4 случая возможных аварий. 3 августа 1971 г., следуя с поездом № 26 на перегоне Глазуновка – Змеевка, предотвратил наезд на трактор. 23 декабря 1973 г. на перегоне Чернь – Выползово заметил горящую буксу у встречного поезда, о чем сообщил его машинисту. Были приняты срочные меры по отцепке цистерны с горевшей буксой...» [30, л. 47–48].

В 1964 г. заочно, без отрыва от основной работы И.А. Гладилин окончил Курский железнодорожный техникум. До ухода на пенсию И.А. Гладилин и И.А. Старосельцев работали машинистами в локомотивном депо Курск. В марте 1985 г. как участники Великой Отечественной войны И.А. Гладилин и И.А. Старосельцев были награждены орденами Отечественной войны II степени. В июле 2003 г. И.А. Гладилину было присвоено звание «Почетный ветеран Московской железной дороги».

Бывшие фронтовики И.А. Гладилин и И.А. Старосельцев принимали активное участие в военно-патриотической работе с молодежью Курского узла. В мае 2000 г. И.А. Гладилин стал участником Парада Победы на Красной площади в Москве.

Выводы

Участники Великой Отечественной войны – машинисты комсомольских паровозов депо Курск И.И. Агенков, В.Ф. Лятч, А.А. Алексеев, И.К. Рябуха, И.А. Гладилин, И.А. Старосельцев трудились так же добросовестно, как и за-

щищали Родину на фронте. Они остаются достойным примером для молодежи эксплуатационного депо Курск. В целом научная реконструкция послевоенных

судеб фронтовиков является одним из актуальных и перспективных направлений современных военно-исторических исследований.

Список литературы

1. Славный путь Ленинского комсомола: в 2 т. Т. 2. М.: Молодая гвардия, 1974. 784 с.
2. Тяжельников Е.М., Ацаркин А.Н., Ганичев В.Н. Славный путь Ленинского комсомола: история ВЛКСМ: [60-летию ВЛКСМ посвящается]. 2-е изд., доп. М.: Молодая гвардия, 1978. 552 с.
3. Величко А.В., Коровин В.В., Манжосов А.Н. Патриотическое движение молодых железнодорожников Курской области на завершающем этапе войны (1943 – май 1945 г.) // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2015. № 4. С. 87-96.
4. Слава стоявшим на трудных постах. Трудовая деятельность железнодорожников магистралей Западного и Южного направлений в годы Великой Отечественной войны / В.В. Коровин, А.В. Величко, А.Н. Манжосов [и др.]; Юго-Зап. гос. ун-т. Курск, 2017. 232 с.
5. Социально-политические факторы развития отечественного железнодорожного транспорта в 1940-1960-е годы: (По материалам Курской области) / В.В. Коровин, Е.А. Масуфранова, А.В. Величко [и др.]; Юго-Зап. гос. ун-т. Курск, 2017. 300 с.
6. «Время выбрало нас...»: Вклад молодых курян в Великую Победу (1941–1945 гг.) / В.В. Коровин, А.Н. Манжосов, Е.А. Головин [и др.]; Юго-Зап. гос. ун-т. Курск, 2018. 300 с.
7. «Пронесли в боях мы предков наших славу...»: Участие молодежи Курской области в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. / В.В. Коровин, А.В. Величко, Е.А. Головин [и др.]; Юго-Зап. гос. ун-т. Курск, 2018. 283 с.
8. Горбовцев М. Кондратьевские паровозы // Комсомольцы. К 20-летию ВЛКСМ. Курск: Курск. кн. изд-во, 1938. 39 с.
9. В боях и в труде. Из истории Курской областной комсомольской организации: (Воспоминания, цитаты, очерки, документы). Курск: Курск. кн. изд-во, 1959. 322 с.
10. Первое Всесоюзное совещание рабочих и работниц-стахановцев 14-17 ноября 1935 года. Стенографический отчет. М.: Партиздат 1935. 388 с.
11. ГАОПИКО (Государственный архив общественной политической истории Курской области). Ф. П-40. Оп. 1. Д. 182.
12. ГАОПИКО. Ф. П-131. Оп. 1. Д. 61.
13. ГАОПИКО. Ф. П-40. Оп. 1. Д. 194.
14. ОА МЖД (Объединенный архив Московской железной дороги) (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 23.
15. ГАОПИКО. Ф. П-40. Оп.1. Д. 280.
16. В битвах закаленный комсомол...: 90-й годовщине Ленинского комсомола посвящается // Курский край. Научно исторический журнал. 2008. №14 (115). С. 61.
17. Из истории Курской областной комсомольской организации (1918–1970 гг.) / под ред. В.Е. Шарова. Курск: Курская правда, 1972. 468 с.
18. Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги: 1945–1995 гг. / А.Н. Манжосов, В.К. Гладких, Г.В. Ильин [и др.]. Курск: Курскинформпечать, 1996. 272 с.
19. РГАСПИ (Российский государственный архив социально-политической истории). Ф. М-1. Оп. 4. Д. 1057.
20. Страницы истории города Курска. Важнейшие события и даты с древнейших времен до наших дней. Воронеж: Центр.-Черн. кн. изд-во, 1981. 190 с.
21. ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-л. Д. 3.

22. Масуфранова Е.А. От машиниста паровоза до правозащитника: посвящается В.А. Брюховецкому // Права человека: история, теория и практика. Курск: Университетская книга, 2015. С. 56-59.
23. Гладили И. Жаркие дни июля // Книга памяти. Т. 14. Курск: Курскинформпечать, 2003. 262 с.
24. Чистяков А.В. Десантура соловьиного края. Курск: Курск. гор. тип., 2014. 400 с.
25. ЦА МО РФ (Центральный архив Министерства обороны РФ). Ф. 33. Оп. 686044. Д. 3125.
26. ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 17.
27. ЦА МО РФ. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 3558.
28. ЦА МО РФ. Ф. 33. Оп. 687572. Д. 1198.
29. ОА МЖД (г. Курск). Ф. 3. Оп. 1-Л. Д. 77.
30. ГАКО (Государственный архив Курской области). Ф. Р-377. Оп. 5. Д. 77.

References

1. The Glorious path of the Lenin Komsomol. Vol. 2. Moscow: Molodaya gvardiya; 1974. 784 p. (In Russ.)
2. Tyazhel'nikov E.M., Atsarkin A.N., Ganichev V.N. The glorious path of the Lenin Komsomol: the history of the Komsomol: [dedicated to the 60th anniversary of the Komsomol]. 2nd ed. Moscow: Molodaya gvardiya; 1978. 552 p. (In Russ.)
3. Velichko A.V., Korovin V.V., Manzhosov A.N., Patrioticheskoe dvizhenie molodykh zhelezнодорожников Kurskoi oblasti na zavershayushchem etape voyny (1943 – mai 1945 g.). *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo = Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*. 2015;(4):87-96. (In Russ.)
4. Korovin V.V., Velichko A.V., Manzhosov A.N., et al. Glory to those who stood at difficult posts. Labor activity of railway workers of the Western and Southern directions during the Great Patriotic War. Kursk: Yugo-Zap. gos. un-t; 2017. 232 p. (In Russ.)
5. Korovin V.V., Masufranov E.A., Velichko A.V., et al. Socio-political factors of the development of domestic railway transport in the 1940s and 1960s: (Based on materials from the Kursk region). Kursk: Yugo-Zap. gos. un-t; 2017. 300 p. (In Russ.)
6. Korovin V.V., Manzhosov A.N., Golovin E.A., et al. "Time has chosen us...": The contribution of young Kuryans to the Great Victory (1941-1945). Kursk: Yugo-Zap. gos. un-t; 2018. 300 p. (In Russ.)
7. Korovin V.V., Velichko A.V., Golovin E.A., et al. "We carried the glory of our ancestors in the battles ...": The participation of the youth of the Kursk region in the Great Patriotic War of 1941-1945. Kursk: Yugo-Zap. gos. un-t; 2018. 283 p. (In Russ.)
8. Gorbovtsev M. Kondratievsky steam locomotives. In: Komsomoltsy. On the 20th anniversary of the Komsomol. Kursk: Kursk. kn. izd-vo; 1938. 39 p. (In Russ.)
9. In battle and in labor. From the history of the Kursk regional Komsomol organization: (Memoirs, quotations, essays, documents). Kursk: Kursk. kn. izd-vo; 1959. 322 p. (In Russ.)
10. The first all-union meeting of stakhanovite workers and women workers on november 14-17, 1935. Verbatim report. Moscow: Partizdat; 1935. 388 p. (In Russ.)
11. GAOPIKO (The State Archive of Socio-political History of the Kursk region). F. P-40. Op. 1. D.182. (In Russ.)
12. GAOPIKO. F. P-131. Op. 1. D. 61. (In Russ.)
13. GAOPIKO. F. P-40. Op. 1. D. 194. (In Russ.)
14. ОА МЗД (The United Archive of the Moscow Railway) (g. Kursk). F. 3. Op. 1-L. D. 23. (In Russ.)
15. GAOPIKO. F. P-40. Op. 1. D. 280. (In Russ.)
16. The battle-hardened Komsomol...: Dedicated to the 90th anniversary of the Lenin Komsomol. *Kurskii kraj. Nauchno istoricheskii zhurnal = Kursk Region. Scientific and Historical journal*. 2008;(14):61. (In Russ.)

17. Sharova V.E. (ed.) From the history of the Kursk regional komsomol organization (1918-1970). Kursk: Kurskaya Pravda; 1972. 468 p. (In Russ.)
18. Manzhosov A.N., Gladkikh V.K., Il'in G.V., et al. The stages of a long journey. From the history of the labor traditions of the railway workers of the Kursk branch of the Moscow Railway: 1945-1995. Kursk: Kurskinformpechat'; 1996. 272 p. (In Russ.)
19. RGASPI (The Russian State Archive of Socio-Political History). F. M-1. Op. 4. D. 1057. (In Russ.)
20. Pages of the history of the city of Kursk. The most important events and dates from ancient times to the present day. Voronezh: Tsentr.-Chern. kn. izd-vo; 1981. 190 p. (In Russ.)
21. OA MZhd (g. Kursk). F. 3. Op. 1-l. D. 3. (In Russ.)
22. Masufranova E.A. From locomotive engineer to human rights activist, dedicated to V.A. Bryukhovetsky. In: *Human rights: history, theory and practice*. Kursk: Universitetskaya kniga; 2015. P. 56-59. (In Russ.)
23. Gladilin I. Hot days of July. In: Book of Memory. Vol. 14. Kursk: Kurskinformpechat'; 2003. 262 p. (In Russ.)
24. Chistyakov A.V. Landing of the Nightingale region. Kursk: Kursk. gor. tip.; 2014. 400 p. (In Russ.)
25. TsA MO RF (Central Archive of the Ministry of Defense of the Russian Federation). F. 33. Op. 686044. D. 3125. (In Russ.)
26. OA MZhd (g. Kursk). F. 3. Op. 1-L. D. 17. (In Russ.)
27. TsA MO RF. F. 33. Op. 690155. D. 3558. (In Russ.)
28. TsA MO RF. F. 33. Op. 687572. D. 1198. (In Russ.)
29. OA MZhd (g. Kursk). F. 3. Op. 1-L. D. 77. (In Russ.)
30. GAKO (The State Archive of the Kursk r). F. R-377. Op. 5. D. 77. (In Russ.)

Информация об авторах / Information about the Authors

Душкин Сергей Александрович, аспирант кафедры конституционного права, преподаватель кафедры теории и истории государства и права, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация, e-mail: serezha.dushkin65@yandex.ru

Sergey A. Dushkin, Postgraduate Student of the Department of Constitutional Law, Lecturer at the Department of Theory and History of State and Law, Southwest State University, Kursk, Russian Federation, e-mail: serezha.dushkin65@yandex.ru,

Манжосов Александр Николаевич, кандидат исторических наук, заместитель председателя, Курский городской Совет ветеранов войны, труда, Вооруженных Сил и правоохранительных органов, г. Курск, Российская Федерация, e-mail: zhdadmkursk@yandex.ru

Alexander N. Manzhosov, Candidate of Sciences (History), Deputy Chairman, Kursk City Council of Veterans of War, Labor, the Armed Forces and Law Enforcement Agencies, Kursk, Russian Federation, e-mail: zhdadmkursk@yandex.ru