

## *Паровоз на постаменте*

**Абрамов л., Брюховецкий В.**

Члены Союза журналистов СССР

История его насыщена волнующими событиями. Началась она почти 120 лет назад, когда 4 января 1870 года крупный делец Я. С. Поляков проложил к небольшому провинциальному городу Курско-Харьковско-Азовскую железную дорогу. И в первые два года здесь работал помощником ревизора службы движения К. М. Станюкович, позже всеми признанный писатель-маринист.

Много десятилетий спустя привокзальная площадь станет эпицентром выступлений восставших трудящихся, среди которых наибольшую активность проявят железнодорожники. И не случайно.

Дело в том, что опыт борьбы с самодержавием они приобретали под руководством стойких революционеров еще в самом начале формирования нового отряда рабочих-транспортников. В 1872 году в депо железнодорожного вокзала поступил народоволец Л. Ясевич. Революционную работу он повел вместе с единомышленниками А. С. Сигидой, Е. Тринадской, У. Федоровой, Н. Сигидой. Кстати, о последней упоминал Энгельс, написала в своем романе «Предшествие» писательница Галина Серебрякова. Л. Ясевич организовал на станции подпольный кружок, который действовал четыре года. Именно под влиянием этого кружка проросли здоровые зерна непримиримости к социальной несправедливости, когда в 1895 году в железнодорожных мастерских впервые была проведена забастовка.

В 1905 году железнодорожники вновь провели забастовку. Она была направлена против царского манифеста и вызвала столкновение с полицией.

Невыносимые условия эксплуатации все больше вызывали негодование трудящихся. В декабре 1917 года железнодорожники решили приостановить движение по железной дороге, за исключением поездов с продуктами и углем. Но сила была на стороне властей; казаки захватили станцию, арестовали стачечный комитет.

Вскоре привокзальная площадь вновь стала ареной битв. К середине января 1918 года белогвардейцев потеснили части отряда Р. Сиверса. Согласовав с его штабом свои действия. Таганрогский военно-революционный комитет дал сигнал к вооруженному восстанию.

Началось оно 17(30) января. По приказу ВРК на всех заводах и фабриках раздались протяжные гудки сигнала к восстанию. Вооруженные отряды красногвардейцев заводов Русско-Балтийского (ныне комбайнового), металлургического, котельного, кожевенного и других предприятий перешли в наступление. В ответ юнкера заняли во внутренней части города наиболее крупные здания: вокзал, винный склад, гостиницу «Европейская». Красногвардейцы с боями захватили телефонную станцию и телеграф.

Важную роль сыграли восставшие железнодорожники станции Таганрог. Генерал Назаров потребовал от них 15-20 платформ, чтобы из Хапров перевести артиллерию для действий против Сиверса. Но железнодорожный ревком дал указание саботировать это распоряжение. Путьцы свалили платформы на стрелках. Под угрозами калединских офицеров платформы через некоторое время были поставлены на рельсы и отправлены по назначению. Однако было уже поздно: войска Сиверса прорвали фронт противника и продвинулись к Таганрогу.

Но в руках белых оставался вокзал. Большой отряд офицеров засел на втором этаже, прикрывая подходы к центральной части города.

О ликвидации этого последнего вражеского очага позже рассказал бывший командир 1-го таганрогского партизанского отряда П. Бобрышев: «Неоднократные попытки взять штурмом вокзал успеха не имели. Тогда металлурги решили со стороны завода Кебера (ныне

завод «Красный гидропресс») пустить в вокзал паровоз с двумя вагонами, в одном из которых были дрова, в другом – нефть.

Военно-революционный комитет города во главе с Л. Глушко одобрил наше решение. Мы рассчитывали, что паровоз врежется в стену вокзала, произойдет взрыв, нефть и дрова загорятся и вокзал превратится в море огня...

Пуск паровоза осуществляли машинист А. Картамышев и кочегар Н. Донченко. Вскоре раздался оглушительный взрыв. Перрон и вокзал были застланы дымом и паром. Паровоз врезался в стену здания, изрытая дым и пламя. Белые, обезумев от страха, стали выскакивать из здания, прыгать в окна, но тут же падали, сраженные пулями красногвардейцев. Вокзал был взят восставшими рабочими.

Об этом боевом эпизоде в вооруженной борьбе за власть Советов напоминают паровоз, установленный на площади, и мемориальная доска на здании вокзала. Поэтому привокзальную площадь и назвали площадью Восстания. Но это произошло много лет спустя. А тогда...

...Немцы нарушили Брест-Литовский договор о прекращении военных действий. Захватив почти всю Украину, они приближались к Таганрогскому округу. Центральный исполнительный комитет Донской республики, чтобы избежать оккупации города, поручает Таганрогскому Совету начать мирные переговоры с представителями австро-немецкого командования. Однако наша делегация не смогла встретиться с представителями противника. На исходе апреля 1918 года немцы заняли станцию Марцево, а 1 мая вступили в Таганрог.

Установление оккупационного режима, контрреволюционные выборы в думу, запрещение вывоза продуктов, фуража за пределы округа, другие насильственные меры наталкивались на сопротивление рабочих и крестьян. Сохранившиеся документы Госархива рассказывают о том, что в июле были разобраны железнодорожные пути неподалеку от города, между Матвеево-Курганом и Ряженым. Это вызвало крушение поезда с восемнадцатью вагонами солдат и офицеров противника. С 21 июля до 13 августа продолжалась всеобщая забастовка железнодорожников, которую активно поддерживали служащие, печатники, рабочие мелких предприятий. Борьба с оккупантами была одной из причин того, что в середине сентября немцы оставили город, но их сменили войска белогвардейского генерала Краснова. И опять за восстановление Советской власти боролись рабочие заводов, фабрик, железнодорожники, боролись до окончательной победы.

Власть рабочих и крестьян укреплялась. Народное хозяйство прочно становилось на социалистические рельсы. И привокзальная площадь стала свидетельницей новых событий. В марте 1925 года у вокзала состоялся митинг, на котором выступил В. В. Куйбышев, побывавший в нашем городе проездом из Тифлиса. А спустя два года таганрожцы встречали на вокзале трибуна революции – поэта В. В. Маяковского. Через год здесь выступал Максим Горький. В 1932 году вдоль площади Восстания пролегли первые в городе трамвайные линии, соединившие инструментальный и металлургический заводы...

Недалеко от площади Восстания расположено среднее профессионально-техническое училище № 22 Северо-Кавказской железной дороги. Здесь готовят специалистов для стальных магистралей страны. Учащиеся стремятся быть достойными своих дедов и отцов, часто встречаются с ветеранами.

Одну из таких встреч с коммунистом Анатолием Ивановичем Штанько запечатлел фотокорреспондент. Его дед тоже был машинистом, принимал участие в революционных событиях, о которых говорилось выше. Был машинистом и отец, расстрелянный фашистами в 1941 году. Сам Анатолий Иванович многие годы работал машинистом-инструктором, в годы Великой Отечественной войны участвовал в обороне Москвы.

Вот уже десять лет Анатолий Иванович Штанько на заслуженном отдыхе. Но в отставку ветеран не ушел. Он передает свой богатый опыт молодым машинистам таганрогского депо.