

И.Я. Треногов

ПЕРВЫЕ МЕСЯЦЫ ВОЙНЫ



Илья Яковлевич Треногов, заведующий Отделом фондов. Подполковник, участвовал в боях на Ленинградском, Волховском, Карельском, 1-м Дальневосточном фронтах. Награжден орденами Отечественной войны 2-й степени, Красной Звезды, медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Заполярья» и другими.

25-го утром я был уже в Ленинграде. Только 40 минут пришлось побыть дома с семьей. В Институт забежать не удалось. Переодевшись, взяв на скорую руку кое-какие вещи, я поехал в Ораниенбаум (сейчас г. Ломоносов) на место приписки 1-го железнодорожного полка. В штабе при распределении получил назначение в команду 40-го отдельного железнодорожного батальона командиром взвода подрывников.

Так уж сложилось, что значительная часть моей жизни была тесно связана с Красной Армией. Впервые я был призван еще в 1932 году. С апреля по октябрь прошел действительную службу в 1-м железнодорожном полку г. Ораниенбаума. За это время в составе команды одногодичников подготовился и сдал экзамены на среднего командира и был уволен в запас. Переподготовку проходил каждый год.

В 1939—1940 годах я принимал участие в освобождении Западной Белоруссии в составе 14-го отделения железнодорожного батальона Белорусского военного округа в должности командира роты (звание младшей лейтенант), воевал с белофиннами.

И, наконец, Великая Отечественная война... Известие о начале войны застало меня в здравнице Одессы, где я успел прожить около двух недель. С большим трудом достал билет на 23-е число на Ленинград. Три дня был в пути наш поезд, уступая дорогу военным эшелонам. Ехали мы в «сопровождении» немецкого самолета, однако нас не бомбили.

С 26 июня по 12 июля прошел военную подготовку. Учился сам, учил бойцов, как бросать гранаты, бутылки, и другим подрывным премудростям, в том числе умению пользоваться путеразрушителем системы «Червяк». 12 июля я и мои 32 бойца получили первое боевое задание — после отступления наших войск взорвать участок железной дороги вместе с мостами и переездами.

И вот в составе минно-заградительного отряда выехали мы на станцию Батецкая. Нашу деятельность мы были вынуждены начать с разрушений. Но война есть война. Всякое бывает. Рвали, уничтожали, портили и одновременно платили слезы от обиды — уничтожали ведь свое, кровное. На станции Батецкая взорвали мост длиной около 60 метров, переезды и отдельные участки железнодорожного пути.

2 августа, получив новое задание, я с частью бойцов своего взвода выехал со станции Батецкой на станцию Мойка (железнодорожный участок Новгород—Батецкая). Здесь мы должны были, в случае необходимости, взорвать мост через реку Мойка, стрелочные переводы, связь и другие сооружения станции. Такая необходимость скоро возникла. 14 августа 1941 года немцы заняли соседнюю станцию Люболяды, 15-го рано утром два немецких танка в сопровождении мотоциклистов появились на переезде у нашей станции, а около 9 утра мы взорвали железнодорожный мост через реку Мойка. Задание было выполнено. Мы отошли к станции Оредеж, где и присоединились к своей роте.

А дальше, к сожалению, нашей роте, как и всему батальону, пришлось отступать. 28 августа мы прибыли в Павловск. Вскоре я получил задание от командира батальона майора Михайлова: подобрать из бойцов своего взвода команду и выехать на станцию Еглино железнодорожного участка Павловск—Новгород. Нашей задачей было — сменить команду подрывников 22-го отдельного железнодорожного батальона и, исходя из обстановки, подготовить и, в случае необходимости, взорвать железнодорожные мосты на перегоне Еглино—Лустовка. Всего 6 мостов — через речки Еглинка, Костенка, Сярды и другие.

В ночь на 29-е в составе команды подрывников из 30 человек (считая и меня) и команды «Червяка» во главе с лейтенантом Кирьятским выехали мы из Павловска. В 17.00 были уже на месте на станции Еглино. Старший команды подрывников 22-го отдельного железнодорожного батальона старший лейтенант А.И. Максимов передал мне подрывное имущество и инструмент. Путеразрушитель «Червяк» был сломан и бездействовал. Два дня закладывали мы заряды в мосты и верхние строения пути. Около каждого моста я оставил пост

из 4—6 бойцов в зависимости от величины моста. Бойцы лейтенанта Кирьятского были оставлены в резерве, так как не имели конкретного задания.

К концу дня 31 августа обстановка вполне определилась — наши войска отступили, враг занял Лустовку, и мы оказались отрезаны. Я дал команду взрывать мосты. Ближайшие к Лустовке мосты были взорваны утром 1 сентября, остальные — в ночь на 2-е. Тогда же на станции Еглино мы взорвали два исправных паровоза, вагоны, платформу. У меня случайно оказалась с собой подобранный из горевшего вагона на станции Батецкая топографическая карта этого района и компас. Надо было срочно выходить из окружения. Ориентируясь по карте, мы пошли в лес в сторону Любани, там мы думали пересечь шоссейную и железную дороги Ленинград—Москва и далее по лесной и малонаселенной местности выйти к своим. Такой путь мы вынуждены были избрать потому, что практически были почти без оружия: по 15—30 патронов на человека и всего несколько штук обыкновенных гранат.

В лесу нас остановил командир с одним ромбом в петлице и приказал задерживать отходящих красноармейцев. За короткое время было собрано около 250 человек, из которых сформировали подразделение. Однако боеприпасов и продовольствия не было.

Вначале мы шли все вместе, но на подходе к Любани разделились на группы по 8—10 человек: небольшими группами легче было пересечь шоссейную дорогу Ленинград—Москва, сплошь занятую потоком немецких машин с людьми и техникой, которые двигались в сторону Москвы. Мы условились выходить на Волховстрой и там встретиться. Среди наших красноармейцев были местные жители из Волховстроя, они знали эти места и тем облегчили наше положение. Договорились оружие сохранить в обязательном порядке.

Со мной осталась группа из 7 человек, я — восьмой. Здесь же был и лейтенант Кирьятский. Питались ягодами и грибами.

7 сентября наша группа подошла к поселку Любань. День был воскресный, многие жители, главным образом ребятишки, ходили по лесу, собирая грибы и ягоды, с некоторыми из них нам удалось поговорить. Но ничего нового и утешительного мы от них не узнали.

В ожидании темноты залегли на опушке леса за поселком и только около 10 вечера пересекли шоссейную дорогу Ленинград—Москва. Некоторое время шли вдоль железнодорожного полотна в сторону Ленинграда, железная дорога тогда бездействовала. К рассвету свернули в лес и пошли на север вдоль очень большого и топкого болота. Только через несколько дней мы наткнулись на тропинку, которая привела

нас к броду через болото. Брод представлял собой продольный настил из одной-двух жердин. Вооружившись палками для опоры и дождав-шись темноты, мы переправились на противоположную сторону боло-та. Эта сторона болота возвышалась грядой, тянувшейся вдоль всей кромки болота. Неподалеку виднелся какой-то поселок и шоссе-ная дорога, по которой двигались немецкие машины в сторону Ленингра-да. Той же ночью мы пересекли это шоссе и углубились в лес в на-правлении торфоразработок Назия.

К концу дня 11 сентября мы пришли в рабочий поселок торфораз-работок. Весь следующий день приходили в себя после нашего изнури-тельного похода, а утром 13 сентября пешком по узкоколейной же-лезной дороге добрались до станции Жихарево. Там нам сказали, что в Ленинград ходу уже нет. Попереживали, услышав это известие. За-тем пришедшие с нами красноармейцы отправились на пересыльный пункт, а мы с лейтенантом Кирыятским в ночь на 14 сентября выеха-ли в Волховстрой. Разыскав начальника ВОСО 54-й армии полковника А.Г. Чернякова, доложились ему, кто мы такие. Первое, что он сде-лал, — отправил нас в железнодорожную роту, находившуюся на стан-ции Волховстрой, и приказал поставить на довольствие и «вообще под-кормить». Последнее нам было очень кстати. Представьте себе, как мы выглядели, питаясь около двух недель грибами, иногда ягодами и кар-тошкой.

16 сентября на пересыльном пункте узнали, что наши бойцы, с которыми мы разъединились, прибывают. Часть из них уже была на-правлена к новому месту службы. 10 наших бойцов были направлены в составе 2-й роты на Ладогу, другие еще ждали своего назначения.

После соответствующей проверки, как вышедших из окружения, полковник А.Г. Черняков направил нас к постоянному месту службы: лейтенанта Кирыятского — на станцию Волховстрой, меня — диспетче-ром в ЗКРС-58 на станцию Тихвин. Так кончилась моя богатая разны-ми событиями служба в железнодорожных войсках, служба, совпав-шая с первыми месяцами войны.

А дальше мой воинский путь складывался так: служил в органах ВОСО в ЗКРС-78, затем был взят в Управление ВОСО Волховского фронта, где служил вплоть до его расформирования в должности воен-ного диспетчера, помощника начальника 1-го отдела и старпома на-чальника 2-го отдела (перевозок), затем на Карельском фронте в дол-жности начальника оперативной группы, по указанию фронта регули-ровал движение эшелонов и военных транспортов на станции Вологда. После расформирования Карельского фронта весь личный состав ВОСО,

в том числе и я, были зачислены в резерв (февраль 1945 года). Меня назначили начальником 3-го отделения Управления ВОСО Резервного фронта.

В июне 1945 года все Управление было переброшено на Дальний Восток в г. Уссурийск и вошло в состав 1-го Дальневосточного фронта. В этот период я был на партийной работе. Демобилизовался в августе 1946 года в звании подполковника и вернулся в Институт.