



О ЧЁМ ПОВЕДАЛИ МУЗЕЙНЫЕ ФОНДЫ?

НАЧАЛЬНИК СТАНЦИИ, СОЛДАТ ПОБЕДЫ БОРИС АПАНАСЕВИЧ

Подготовили В. НИКОЛАЕВА, тихорецкий краевед, А. ЖИДКОВ, директор городского музея, и Александр МАСЛЯНИК.
Архив музея

Победный 1945 год. Через железнодорожную станцию Тихорецкая идут эшелоны с демобилизованными воинами, везут мирные грузы. Но в эти счастливые дни труд железнодорожников требует такой же ответственности и героизма, как и в дни войны. В сентябре 1945 года начальником станции был назначен Борис Васильевич Апанасевич.

ПУТЬ В ПРОФЕССИЮ

Родился Апанасевич в 1914 г. в станции Поповичевской (ныне станция Калининская). После революции одним из результатов больших перемен в стране стало создание единой трудовой школы. В 1927 г. труд был введен в школах как особый предмет обучения. Учащиеся знакомились с основными научными принципами производства, материалами и инструментами.

Большинство ребят после окончания школы оставались работать в родной станции, хотя многие мальчишки того времени мечтали о профессии лётчика. Борис же выбрал более приземлённую профессию железнодорожника. В 1932 г. 18-летний юноша отправился в Армавир. На Армавирском железнодорожном узле устроился к движущимся. Он видел опасную работу башмачников, скрутчиков, сцепщиков, монтеров. Главным его наставником был поездной диспетчер, коммунист Доронин. В мае 1937 г. комсомольско-молодёжная смена службы движения получила переходящее Красное знамя Армавирского узла. 15 комсомольцев были занесены на Доску почета, семь - получили премию НКПС, четверо (среди них и Апанасевич) за стахановскую работу было направлено на учебу в железнодорожный техникум в Тихорецке. В ходе производственной практики на железнодорожных предприятиях в нашем городе Апанасевич овладел профессией машиниста. Накануне войны он уже работал диспетчером на станции Тихорецкая.



Борис Васильевич Апанасевич (10 июля 1914 г. - 27 января 1998 г.), начальник станции Тихорецкая в 1945-1947 гг.



Награждён медалями «За доблестный труд» и «За выдающийся вклад в развитие Кубани», знаком «Почётный железнодорожник». Особенно выделяются ордена Отечественной войны, Красной Звезды, боевого Красного Знамени, медаль «За оборону Кавказа».

Привокзальная
площадь
станции
Тихорецкая.



Станция Тихорецкая. 1950-е годы.

МАССИРОВАННЫЕ НАЛЁТЫ

Работа диспетчера сложна и ответственна. 23 июня 1941 г. приказом народного комиссариата путей сообщения на 44 дорогах был объявлен воинский график движения поездов. Первоочередное продвижение по дороге - военным эшелонам. Вместе с другими диспетчерами Апанасевич обеспечивал продвижение воинских эшелонов с войсками, вооружением, топливом к фронту.

С сентября 1941 г. Тихорецк подвергался постоянным налетам вражеской авиации. Только в период с 5 октября по 11 ноября немецкие самолёты совершили свыше 60 налётов, сбросив более тысячи бомб. Было разрушено 7500 метров пути и 259 пролётов связи.

Налеты на город усилились летом 1942 г. Тяжёлая обстановка на фронте требовала активной деятельности железнодорожников, чтобы спасти от врага народное достояние. Оборудование тихорецких заводов - паровозоремонтного им. Воровского, «Красного молота» - успели эвакуировать, была вывезена значительная часть оснащения паровозного депо, вагонного участка, дистанции пути и связи.

Весной и летом 1942 г. батальоны железнодорожных бригад выполняли работы по строительству об-

ходных путей на узловых станциях Куцёвская, Тихорецкая, Краснодар, Кавказская, Староминская и Тимашевская. На всех прифронтовых железнодорожных узлах формировались военно-эксплуатационные отделения. В роту движущихся эксплуатационного железнодорожного полка станции Тихорецкая был мобилизован и диспетчер Б.В. Апанасевич.

ПЕРВЫЙ БОЕВОЙ ЭПИЗОД

9-10 августа 1942 г. железнодорожный полк нашего земляка базировался в Новороссийске, куда рвался враг. 11 августа на станции Тоннельная в поселке Верхнебаканском находилось более восьмисот вагонов и семь локомотивов в рабочем состоянии. Здесь же, на одиннадцатом пути, стояла летучка с зенитной батареей. С востока показались три вражеских самолета, они шли курсом на Анапу.

Зенитным огнем один из самолётов был сбит, остальные сделали разворот и, зайдя со стороны солнца, с небольшой высоты сбросили восемь бомб. С каждым заходом количество самолётов увеличивалось. Загорелась одна из цистерн с авиационным бензином и нефтью в составе наливного поезда. Диспетчер Апанасевич дал команду составителю поезда отцепить цистерну от состава, а сам кинулся к паровозу.

Медлить было нельзя: если огонь вновь перейдёт на состав с горючим, от железнодорожной станции, даже от посёлка, ничего не останется. Надо было во что бы то ни стало отогнать цистерны с опасным содержанием подальше от посёлка.

Вокруг рвались бомбы, пикировали немецкие самолёты, но состав уверенно мчался вперёд. И был выведен из-под огня! В этом боевом эпизоде у Апанасевича проявились присущие его характеру черты: смелость, хладнокровие, умение принять единственно правильное решение в опасной ситуации.

ФРОНТОВЫЕ ДОРОГИ И ТРУДОВОЙ ПУТЬ

Служил Апанасевич в годы войны на Закавказской, Орджоникидзевской, Армавири-Туапсинской, Ворошиловской дорогах. Руководил движением составов на восстановленных участках.

В сентябре 1945 г. Бориса Васильевича назначили на должность начальника станции Тихорецкая. Ему пришлось решать сложные задачи по организации перевозок, связанных с демобилизацией личного состава и возвращением в страну различного рода материальных средств из-за границы.

В 1946 г. план по грузовым и пассажирским перевозкам был выполнен, начали формировать сверх-



Архивы А. Горголы, Г. Дзекуну
Молодая компания на прогулке по городу. Привокзальная площадь Тихорецка. 1950-е годы.



Мозаичное панно на бетонной стене (возможно, плакат под стеклом) о трудовых достижениях Северо-Кавказской железной дороги. Привокзальная площадь (теперь здесь билетные кассы). 1952 г.

дальние маршруты. На железной дороге широко развернулось движение под девизом «Поезд, обработанный станцией по-скоростному, должен быть по-скоростному доставлен к месту назначения». На тихорецком отделении дороги применяли методы лучших диспетчеров железнодорожного транспорта: организацию скрещения поездов, соревнование с поездными бригадами на одну поездку, регулировку подвода поездов к узлам по специ-

ализации, организацию тяжеловесных и сдвоенных поездов.

После обучения в Ростовском институте инженеров железнодорожного транспорта Апанасевич работал на различных руководящих должностях Краснодарского и Ростовского отделений дороги. Был начальником станции Сочи. Свой трудовой путь Борис Васильевич окончил в должности заместителя начальника Туапсинского отделения Северо-Кавказской железной дороги.