Ласточкин Алексей Николаевич

Смерть смотрела в глаза

22 июня 1941 года я со своими сестрами Лидой и Валей и братом Николаем вместе с другими ребятами играл, кажется, в лапту. Где-то во второй половине дня над нашими головами пролетело несколько самолетов, через час самолеты пролетели снова, но их стало гораздо больше. Мне в ту пору совсем недавно исполнилось 14 лет. В ту минуту никто из нас не знал, что началась война, и самолеты летели в сторону границы СССР. Когда мы вернулись домой, то страшная весть о начале войны обрушилась на нас, как ушат с холодной водой.

В военное время дети взрослеют стремительно и навсегда. Так случилось и со мной. За годы войны пришлось увидеть все: и великое горе, когда немцы бомбили родные места, где прошло детство, и великое счастье – счастье победы над врагом.

Помню, как все мальчишки рвались на фронт воевать с фашистами, как старший брат Николай, который был на три-четыре года старше меня, ушел на фронт. И вот где-то в середине 1943 года, как говорится, дошла очередь и до меня.

В городе Калинин (теперь это город Тверь), были организованы курсы для . подготовки специалистов на железной дороге, при паровозном депо станции Калинин открыли такие курсы. С детства я был увлечен железной дорогой, мне нравилось наблюдать за пыхтящими громилами-паровозами. И вот теперь я имел возможность быть ближе к ним, работать на них.

Курсы были ускоренными, т.к. время военное обязывало готовить качественных специалистов в сжатые сроки. Фронт нуждался в снарядах и вооружении, и железная дорога являлась стратегически важным объектом. Чтобы вооружение вовремя было доставлено на фронт, нужны были паровозы, а для управления ими требовались хорошо подготовленные кадры. Одним из таких кадров я и был, вернее, стал им к декабрю 1943 года.

Уже в начале 1944 года я был откомандирован в Ленинград, в паровозное депо Ленинград – Балтийский Октябрьской железной дороги, на должность паровозного кочегара. До окончания войны оставался еще год. Город разрушен после блокады. Тяжелые шли времена. Приходилось бывать и вблизи передовой, почти у линии фронта. Рисковать своей жизнью каждую минуту, ведь нужно оставаться на своем рабочем месте на паровозе, а паровоз - всегда впереди состава, а в нем – снаряды и все необходимое для победы над врагом, все взрывоопасное. А ты не имеешь никакого права покинуть свой боевой пост. О смерти не думалось, все мысли заглушал вой снарядов, бреющий полет самолетов. Бомбы разрывались по обе стороны железнодорожного пути, осколки летели и отскакивали от паровозной стали. Смерть смотрела прямо в глаза. Думалось об одном: пусть бомба ляжет сбоку, а не спереди, иначе… Иначе все полетим под откос.

То, что мы выжили, - это чудо! И сегодня я могу сказать: «Я счастлив!» Счастлив, что вся моя жизнь связана с железной дорогой, на которой я трудился до 1985 года, пока не ушел на пенсию. Да и после этого я снова пришел на родную «железку», как сейчас говорит молодежь. Работал, пока были силы и здоровье. Сейчас мне 82 года. Часто на встречах ветеранов дороги мы вспоминаем свою молодость и свою работу, а работа была любимой. Очень трудно, наверное,

посвятить свою жизнь тому, что тебе не близко и не дорого. А моя работа, моя железная дорога – это моя жизнь. И закалила эту любовь к работе, как ни звучит это странно, - война. Она заставила быть ответственным за свои поступки, за выбранный путь.

Хочу, чтобы молодые люди осознано выбирали свою дорогу в жизни и были счастливы. Чтобы молодежь была верна долгу и чести, как мы когда-то. Чего я желаю и своему внуку Алексею, который решил продолжить нашу железнодорожную династию. Сейчас он - студент железнодорожного вуза, а в дальнейшем, я надеюсь, он станет достойным специалистом, любящим свое дело, работающим не только за деньги, но и на совесть, по любви и призванию.