

Обзорная статья
УДК 069
doi: 10.46684/2687-1033.2025.2.222-229
EDN XFTVDH

О героях былых времен: документы и дневники возвращают к событиям Великой Отечественной войны

Е.Н. Асташова

Центральный музей железнодорожного транспорта России (ЦМЖТ России); г. Санкт-Петербург, Россия;
elena_ast18@mail.ru

АННОТАЦИЯ

Представлен обзор уникальных документов и выставочных проектов, отражающих научно-исследовательскую деятельность старейшего научно-технического музея страны.

Цель исследования — через личные истории героев самой кровопролитной войны XX в. рассказать о неизвестных фактах в военной летописи и героизме представителей советской транспортной отрасли. Кропотливая работа научных сотрудников музея, сосредоточенная на человеческих судьбах, позволила выявить неординарные события, выпавшие на долю инженера Павла Алексеевича Тюменева, оказавшегося в немецком плену в первый день войны, переосмыслить документы, переписать биографию легендарной личности — Ивана Георгиевича Зубкова, чей вклад в ходе битвы за Ленинград стал судьбоносным, а самое главное — восстановить цепочку событий и сохранить память о летчике Владимире Дмитриевиче Никитове. Все, о ком идет речь, не думали о почестях, не рассказывали о громких победах, не гнались за званиями и наградами. Таковы, наверное, подлинные герои. Важно, что их истории приближают нас к общей истории Великой Отечественной, к миллионам таких же судеб советских людей, переживших войну, которую нельзя забывать.

Ключевые слова: эвакуация; блокада; Павел Алексеевич Тюменев; метрострой; Невский пяточок; Дорога Победы; строительство № 5, Иван Георгиевич Зубков; героизм, память; Владимир Дмитриевич Никитов

Для цитирования: Асташова Е.Н. О героях былых времен: документы и дневники возвращают к событиям Великой Отечественной войны // Техник транспорта: образование и практика. 2025. Т. 6. Вып. 2. С. 222–229. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2025.2.222-229>. EDN XFTVDH.

Review article

About the heroes of bygone times: documents and diaries return to the events of the Great Patriotic War

Elena N. Astashova

Central Museum of Railway Transport of Russia; Saint Petersburg, Russian Federation; elena_ast18@mail.ru

ABSTRACT

This article presents a review of unique documents and exhibition projects reflecting the research activities of the oldest scientific and technical museum in the country.

The purpose of the study is to tell about unknown facts in the military chronicle and the heroism of representatives of the Soviet transport industry through the personal stories of the heroes of the bloodiest war of the 20th century. The painstaking work of the museum's research staff, focused on human destinies, made it possible to identify the extraordinary events that befell engineer Pavel Alekseevich Tyumenev, who was captured by the Germans on the first day of the war, to rethink documents, rewrite the biography of a legendary figure — Ivan Georgievich Zubkov, whose contribution during the Battle of Leningrad was fateful, and most importantly — to restore the chain of events and preserve the memory of pilot Vladimir Dmitrievich Nikitov. All those in question did not think about honors, did not talk about resounding victories, did not chase titles and awards. These are probably the real heroes. It is important that their stories bring us closer to the general history of the Great Patriotic War, to millions of similar fates of Soviet people who survived a war that must not be forgotten.

© Е.Н. Асташова, 2025

Keywords: evacuation; blockade; Pavel Alekseevich Tyumenev; metro construction; Nevsky Pyatachok; Victory Road; Construction No. 5, Ivan Georgievich Zubkov; heroism, memory; Vladimir Dmitrievich Nikitov

For citation: Astashova E.N. About the heroes of bygone times: documents and diaries return to the events of the Great Patriotic War. *Transport technician: education and practice*. 2025;6(2):222-229. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2025.2.222-229>. EDN XFTVDH.

Наступивший год 80-летия Победы в Великой Отечественной войне стал поводом еще раз вспомнить о героях, приближавших май 1945-го, и очевидцах, переживших ужасы Великой Отечественной войны. Профессия музейного сотрудника позволяет прикоснуться к уникальным подлинным материалам. Эти свидетельства давно минувших событий зримо возвращают исследователя к невероятным историям из прошлого.

ПАВЕЛ ТЮМЕНЕВ – НЕИЗВЕСТНЫЙ ЭПИЗОД ВОЙНЫ

На столе россыпью пожелтевшие листы, исписанные бисерным почерком. Ряд фактов из жизни автора дневника — ленинградца, инженера Павла Васильевича Тюменева беспрецедентны: 22 июня 1941 г. он находился в командировке в Берлине.

«...Наш поезд въехал на территорию Германии, — пишет в дневнике Павел Алексеевич. — Уже рассвело, и можно было поднять штору на окне вагона (правила светомаскировки у них соблюдались строго). От увиденного защемило сердце. На восток двигались немецкие войска, эшелоны с военной техникой, грузовыми и легковыми машинами. На опушках леса стояли цистерны с горючим. Справа и слева от железной дороги со взлетных площадок поднимались и опускались самолеты. Мы ехали на встречу надвигающейся войне...» [1].

В Берлине Тюменев оказался за две недели до начала войны. Цель его командировки — приемка оборудования для метрополитена в рамках торгового договора между Германией и Советским Сою-



П.В. Тюменев

зом. За границей Павел Васильевич был впервые в жизни. Вся делегация, прибывшая из СССР на завершение торгового контракта и технический осмотр, была в тот же день арестована.

«...Утром 22-го, мы еще ничего не знали, вызвали горничную пансиона, в котором мы жили, чтобы она сварила для нас кофе и яйца. По ее взволнованному состоянию было видно: случилось неладное. Она произнесла: “Между Германией и Советской Россией война”. И сразу заплакала: “Безумец, она имела в виду Гитлера, пошел войной на русских... Я был в состоянии шока. Что теперь делать? Куда уходить?... Когда мы подошли к “Советскому дому”, снаружи у здания никого не было. Нас встретили люди из отряда штурмовиков — верные помощники гестапо. Крикнули: “Руки вверх!”. Обыскали нас, вытащили все из карманов костюмов. Их было сложно убедить, что мы специально шли сюда в надежде встретить советских людей. Нас собрали и привезли в управление гестапо, привели во двор, где уже было много советских людей. Здесь оказались не только командированные, но и русские эмигранты. Только поздно вечером нас посадили в автобусы и повезли в концлагерь» [1].

Так получилось, что простой инженер, занимавшийся разработкой эскалаторов для московского и ленинградского метро в самом начале войны, попал в концлагерь Дахау.

«...Каждый человек, оказавшийся в лагере, лишался имени и фамилии, ему присваивался номер. Все без исключения были обязаны постоянно носить на шее железный кружок, который висел на шнурке. Я стал номером 715. Согласно номерам, мы были обязаны выстраиваться возле своих барачков для утренней и вечерней проверок и других сообщений начальства лагеря. Иногда в ночное время приходили патрули в сопровождении злых собак, которых крепко держали на поводках. Разъяренные собаки были готовы наброситься на людей» [1].

Усилиями советских дипломатов в августе 1941 г. Павел Алексеевич Тюменев вернулся в Ленинград, где через месяц ожидало новое испытание — блокада.

«...Мы полагали, и не ошиблись, что переговоры о нашем освобождении ведутся, что советское правительство нас не забыло. Наша судьба зависела от одного: подпишут или нет соглашение об об-

мене советских подданных на немцев, находящихся в СССР. Немцы предлагали обмен по принципу “один на одного”. Но советское правительство все-таки настояло на обмене “всех на всех”. Нас все же обменяли... В Берлине посадили в специальный охраняемый поезд. Нас сопровождали офицеры гестапо, охрана из войск СС. Нам не разрешали выходить из вагона, в поезде были обычные сидячие места. И от этого длительного пребывания в одном поезде у людей отекали ноги. Требовалось хотя бы походить, чтобы ослабить напряжение мышц. Однако ходить по коридору не разрешалось. Немцы выдавали нам в день по куску хлеба, но не давали воды. Если мне очень хотелось пить, я шел в туалет, карабкаясь, влезал к бачку и пил из него воду. За месяц пути мы миновали Вену, Прагу, Белград, Софию, Стамбул, Эрзерум. В Стамбуле мы жили на советском теплоходе “Сванетия”. Из Эрзерума прибыли в советский Ленинанкан, оттуда в Москву и затем в родной Ленинград» [1].

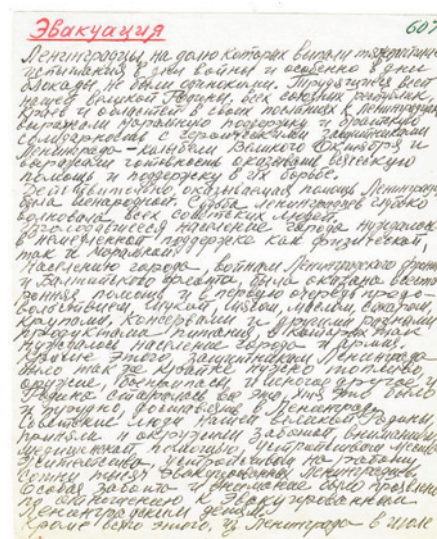
Этому неизвестному широкой публике историческому эпизоду была посвящена выставка, подготовленная в Центральном музее железнодорожного транспорта России совместно с редакцией «Российской газеты». Проект отразил и страницы дневников, посвященные жизни Ленинграда во вражеском смертельном кольце.

«...Перед Октябрьскими праздниками мы получили 800 граммов макарон на двоих. Эти макароны я разделил на большое число дней, на отдельные кучки — по несколько макаронин каждая. Вот такая порция макарон закладывалась и варилась в кастрюле. Делить хлеб и все, что получали по карточкам, поровну между всеми членами семьи — это было исключительно важное требование. Во время блокады ленинградцы умирали тихо, они просто засыпали. Когда-то мне, ученику сельской школы, учительница рассказывала: “Если человека лишит пищи, он постепенно начнет худеть и через какое-то время умрет, и умирать будет в страшных мучениях, агонии”. Учительница оказалась права. Люди умирали спокойно, без агонии. Обессиленных людей особенно тянуло к теплу. Тепло располагало к дремоте, и люди засыпали навсегда» [1].

Завод «Красный металлист», где трудился Павел Васильевич, продолжал работать даже во время блокады. Люди от голода теряли последние силы. Многие оставались на заводе круглые сутки, не имея сил пойти домой, а некоторым было уже и некуда. Дома подвергались регулярным бомбардировкам. Павел Васильевич, подорвавший здоровье еще в немецком концлагере, слабел стремительно. И, наверное, в этой истории была бы поставлена точка, если бы на заводе не открыли стационар для поддержания ослабевших ленинградцев.

«Меня назначили в инструментальный цех завода мастером. Так как работа проходила в разное время суток, мне выдали специальный пропуск на право прохода по Ленинграду в любое время суток. Мне пришлось отложить проектирование эскалаторов и заниматься производством продукции для нужд фронта. В одном из цехов был налажен выпуск мин для минометов, а в инструментальном — деталей для пулеметов. Но все, что мы уже успели сделать для третьей очереди московского метрополитена, мы отправили в Москву. А строительство метро там продолжалось и в военное время. В начале декабря 1941 года меня одним из первых положили в стационар при заводе, смена длилась две недели. Стационар завода занимал помещения, в которых до войны располагались конструкторские отделы. По иронии судьбы моя кровать оказалась в углу, на том самом месте, где ранее стоял мой чертежный стол. Хлеб за день давали строго по карточной норме. После обеда некоторые шли спать и спали до утра. Когда сидишь за столом, бросается в глаза, что каждый старается не обронить ни одной крошки, а уж если она упала, то он поднимает ее и съедает» [1].

На днях внучка Тюменева — Татьяна, журналист, обозреватель «РГ», принесла в музей еще одну часть дневника, озаглавленную «Эвакуация». И эти записи сегодня представляет особую ценность для исследователей, поскольку дают яркую и подробную картину событий, фиксируют мельчайшие детали процесса организации автомобильной и железнодорожной передислокации населения из блокадного города. Причем рассказ идет из уст опытного инженера, ставшего непосредственным участником событий. В марте 1942 г. П.А. Тюменев вместе со специалистами завода «Красный металлист» преодолел все этапы Дороги жизни



Лист из дневника П.А. Тюменева

и проехал по железным дорогам страны до Свердловска. Он отмечает, что «массовая эвакуация населения и предприятий из Ленинграда требовала четкого графика подвоза людей на вокзалы, продуманной посадки в вагоны, организации сопровождения в пути, обеспечения питанием и медицинской помощью» [1].

Цифры: согласно данным учета НКПС, с июля по декабрь 1941 г. по железным дорогам СССР было переброшено на восток полностью или частично 2593 предприятия. В тыловые районы удалось эвакуировать 18 млн рабочих, служащих и членов их семей. В течение четырех-шести месяцев большинство этих предприятий возобновило производство [2].

«Бегущая лестница, живая лестница... Какие имена только не “присвоили” эскалатору! Для меня же это была лестница жизни, — подчеркнет в одном из дневников П.А. Тюменев. — Я совершенно убежден, что выжил в блокаду только потому, что не переставал работать над совершенствованием отдельных узлов эскалатора. Я по собственной инициативе создавал “проектный задел” послевоенных моделей для ленинградского метро. Я верил, что в нашем городе оно обязательно будет!» [1].

ДОРОГА ПОБЕДЫ ИВАНА ЗУБКОВА

Год назад в наш музей поступила пухлая папка с документами. Личное дело Ивана Георгиевича Зубкова позволило с иной точки зрения посмотреть на события в биографии советского инженера, выдающегося специалиста в области транспортного строительства, Героя Социалистического Труда, генерал-директора пути и строительства II ранга. Именно с его именем историки связывают неординарную идею строительства легендарной «Дороги Победы». В ходе подготовки выставки появилось много новых интересных сведений и



И.Г. Зубков

документов. Они приоткрыли неизвестные ранее страницы биографии героя обороны Ленинграда. В их числе — написанная собственноручно автобиография И.Г. Зубкова, заполненные им анкетные листы и карточка учета из архива «Строительства № 5» (позднее Ленметрострой).

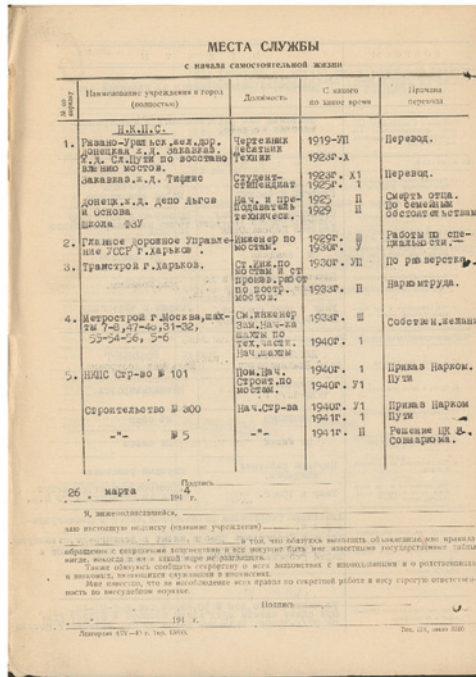
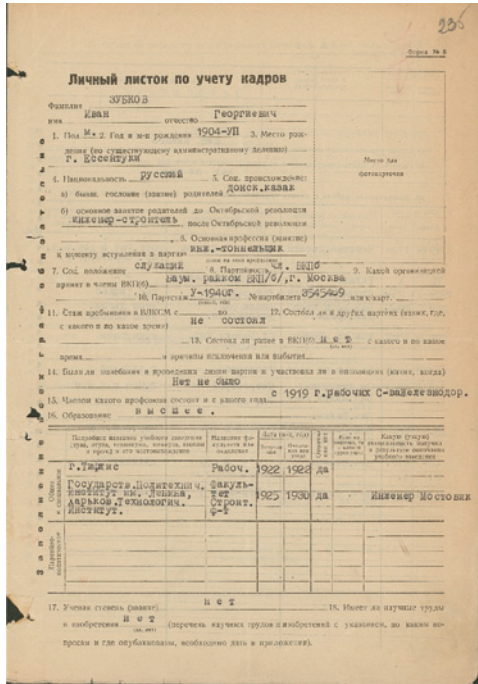
Рассекреченные документы, оригиналы газет, фотографии времен Великой Отечественной войны — все эти уникальные артефакты довоенного и военного периодов теперь заняли достойное место в экспозиции.

Как отмечено в данных о трудовой деятельности, представленных начальнику ВОСО Ленинградского фронта в 1943 г., Иван Георгиевич Зубков проявил яркие инженерные и деловые качества еще в период строительства московского метрополитена, где он руководил работами в шахтах № 7–8 — станция «Библиотека им. Ленина», шахтах № 31–32 — станция «Александровский сад», шахтах № 47–48 — станция «Смоленская» [3]. Многие подробности восьмилетнего периода работы Зубкова в столице стали известны недавно, благодаря поискам историков Мосметростроя в своих архивах. Судя по найденным документам, здесь Зубков сделал блестящую карьеру, пройдя путь от начальника смены до руководителя шахты. За трудовые заслуги был награжден медалью «За трудовую доблесть», вручение которой состоялось еще в 1940 г. [4].

В январе 1941 г. Иван Зубков, несмотря на достаточно молодой возраст, ему было всего 36 лет, направлен в Ленинград, где возглавил строительство первой линии метрополитена Автovo – Финляндский вокзал. Была создана организация «Строительство № 5» НКПС. Но спустя почти полгода работы пришлось остановить работы из-за начала войны [5].

После консервации шахт, для чего их пришлось затопить, метростроителей, рвавшихся на фронт, все же направили на строительство оборонительных сооружений, в том числе — на Карельском перешейке и Лужском рубеже обороны Ленинграда, восстановление разрушенных железнодорожных путей и мостов.

«Строительство № 5» — так называется недавно рассекреченный альбом с картами, рисунками, статистикой, отражающий колоссальный объем фортификационных работ, выполненных метростроевцами. С 28 июня по 1 ноября 1941 г. было построено 640 дзотов и дотов, отрыто 67 600 п. м. стрелковых окопов, 960 артиллерийских и пулеметных гнезд, 22 000 п. м. ходов сообщения, устроено 32 700 м противопехотных и 56 300 м противотанковых препятствий. На танковых направлениях установлено 1100 надолб, проложено 24 км автогужевых дорог, 7 км железнодорожных веток для бронепоездов. За этими цифрами — без-



Места службы И.Г. Зубкова

заветный труд ленинградских метростроителей, не жалевших сил и жизни ради победы над фашизмом [6].

В сентябре 1941 г. советским войскам удалось форсировать Неву и захватить небольшой плацдарм на ее левом берегу, который вошел в историю под названием «Невский пятачок». В ноябре 1941 г. метростроевцам во главе с Зубковым было поручено организовать через водную преграду переправу для доставки на отвоеванный клочок земли танков и всего необходимого для обороны. Технический отдел «Строительства № 5» НКПС по заданию Зубкова разработал неординарный проект. Суть идеи состояла в том, чтобы из трех плашкоутов водоизмещением 33 т сформировать паром. Сверху накладывали балки, внутри плашкоутов устанавливали деревянные поддерживающие фермы. Сборку проводили недалеко от переправы. Место работ находилось в непосредственной близости от линии обстрела. Для обеспечения безопасной работы такой мобильной переправы И.Г. Зубков в течение нескольких суток создавал карту попадания снарядов. Сам при этом он получил осколочное ранение, но продолжил наблюдение, выявив наиболее оптимальное и наименее поражаемое место прокладки трассы.

Первая попытка оказалась неудачной. Во время работ начался сильный артиллерийский обстрел, повредивший понтонную переправу, однако транспортируемый танк удалось сохранить. В годы войны технические ошибки карались жестко. Об инциденте сразу стало известно руководству города. В своих воспоминаниях один из руководителей Ле-

нинградского фронта Борис Владимирович Бычевский отметил: «только вмешательство второго секретаря Ленинградского городского комитета ВКП(б) Алексея Александровича Кузнецова позволило Зубкову избежать ареста. Через несколько дней переправа успешно заработала»⁶. В последствие каждое утро Зубков звонил в Смольный Андрею Александровичу Жданову, особым шифром делал доклад: «Пью чай с вареньем, выпил семь стаканов». Это означало, что за сутки переправлено семь танков [7].

В феврале 1942 г. было образовано Управление военно-восстановительных и заградительных работ № 2 (УВВР-2) под руководством Александра Савельевича Черного. Основные назначения УВВР-2 — сооружение, восстановление и эксплуатация транспортных объектов, обеспечивавших коммуникации Ленинграда, их связь с железнодорожной сетью страны. В апреле 1942 г. УВВР-2 возглавил И.Г. Зубков, продолжая руководить и подразделениями «Строительства № 5» [8].

Уже летом того же года принимается решение о необходимости устройства железной дороги через Ладожское озеро, это было одно из мероприятий, направленных на попытку предотвращения новой голодной зимы. Создана проектно-изыскательская группа, целью которой стал расчет сроков возможного строительства. По итогам работы определено, что прокладка путей по льду с обеих сторон займет 20 дней.

По масштабу строительства, техническому риску, близости противника Ладожская ледовая переправа не имела себе подобных в мире. Изначально

планировалось укладывать рельсы и шпалы прямо на лед, но произведенные расчеты показали, что он недостаточно прочный и не сможет выдерживать тяжелый железнодорожный состав. Поэтому проект был доработан и из ледовой дороги она становится свайно-ледовой. Строительство проходило в нечеловеческих и крайне опасных условиях. Глубина озера по ходу трассы порой составляла до 6 м. Во льду делались специальные проруби, в которые опускались сваи 9–12 м длиной. Учитывая близость противника, постоянные обстрелы и налеты авиации, работы велись исключительно ночью. Температура воздуха опускалась до 30–40°.

К 18 января 1943 г. было забито порядка 17 тысяч свай и уложено около 10 км пути. Прорыв блокады Ленинграда остановил постройку трассы. Появилась возможность устройства пути по суше. Уже в день прорыва было принято решение о строительстве трассы Шлиссельбург – Поляны. Руководство работами возложено на И.Г. Зубкова. Вечером того же дня он вместе со специалистами и командирами 9-й и 11-й отдельных железнодорожных бригад прибыл на место выполнения новой боевой задачи. Сроки, выделенные на устройство железной дороги, даже для мирного времени кажутся немислимыми — 20 дней. Место строительства предельно опасно — вокруг минные поля и неразорвавшиеся авиационные бомбы. Как свидетельствует военная статистика, на пути трассы было обнаружено 1730 мин, 7 неразорвавшихся бомб и 52 артиллерийских снаряда [9].

Самым сложным объектом по ходу временной железнодорожной линии стала свайно-ледовая эстакада протяженностью 1300 м через р. Неву. Эстакада проходила по кривой с радиусом 600 м с выступом в сторону Ладожского озера. Предстояло забить около 2650 свай на глубину 2–4 м при восьмиметровой глубине реки.

В скупых заметках метростроевской газеты «Строитель» военных лет звучат колоссальные цифры: «*копровщики Смолкин, Козлов, Дибуля, Антонюк систематически выполняли нормы по забивке свай на 200–300 процентов. Так, 25 января 1943 года боец Смолкин вместо 13 свай по норме забил 80!*» [10].

Так называемая «низководка» была построена в течение 11 дней со средним темпом 118 п. м в сутки. Это рекордный темп строительства. Специалисты УВВР-2 сделали невозможное — трасса длиной 33 км построена за рекордные 17 дней.

Сооружение магистрали велось в сильный мороз в условиях бездорожья и под регулярными вражескими артиллерийскими обстрелами. 2 февраля окончено строительство деревянного низководного моста на сваях через Неву, началась паровозная обкатка участка железной дороги Поляны – Шлиссельбург. Где не хватало балласта, подсыпали снег.

5 февраля 1943 г. железная дорога Шлиссельбург – Поляны была сдана в эксплуатацию и первый поезд с большой земли отправился в Ленинград. Этим составом ехал в Ленинград и Зубков. На открытом участке пути, хорошо просматриваемом противником, четырехосный вагон одной тележкой сошел с рельс и зарылся в снег. Поезд остановился. Железнодорожникам удалось быстро разыскать «лягушку», положить специально изогнутые рельсы под колеса тележки. По сигналу машинисту поезд медленно тронулся, и тележка вагона взошла на головку рельса. Это был редкий случай подъема вагона, сошедшего с рельса, за короткое время. Однако, задержка в пути не позволила прибыть составу к пункту назначения вовремя. Торжественные мероприятия были перенесены на следующий день [11].

Утром 7 февраля 1943 г. к полуразрушенному перрону Финляндского вокзала прибыл первый поезд с продовольствием с Большой земли. В этот же день отправился первый поезд из Ленинграда на Большую землю, который прибыл на станцию Волховстрой 8 февраля 1943 г. Это было волнующее и памятное событие. В городе-герое И.Г. Зубкова по праву стали называть спасителем Ленинграда. Впоследствии историки называли построенный под его руководством железнодорожный путь «Дорогой Победы» [8].

Цифры: благодаря ледяной магистрали с февраля по декабрь того года в Ленинград было доставлено 3105 составов, а из Ленинграда — 3076. В город доставлено 4,44 млн т различных грузов, в том числе — 630 тысяч т продовольствия. Для ленинградцев были увеличены нормы выдачи хлеба.

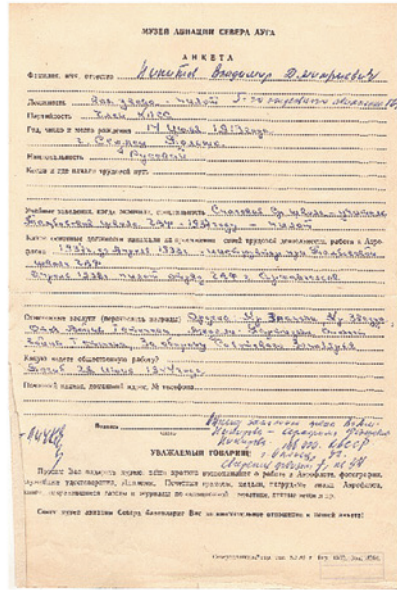
Талантливый инженер мог бы достичь больших высот в своей карьере, но 28 июня 1944 г. он погиб в результате авиационной катастрофы. Произошла она вблизи Лодейного Поля. По свидетельству супруги Зубкова Элеоноры Львовны Писаржевской, накануне ему позвонил нарком путей сообщения Лазарь Каганович и потребовал, чтобы Зубков срочно оценил, как идет восстановление моста через р. Свирь. Не привыкший отказываться от поручений, Зубков утром выехал на аэродром. Что стало причиной крушения самолета и гибели всех его четырех пассажиров не выяснено до сих пор [11].

ТАЙНА ГИБЕЛИ ЛЕТЧИКА ВЛАДИМИРА НИКИТОВА

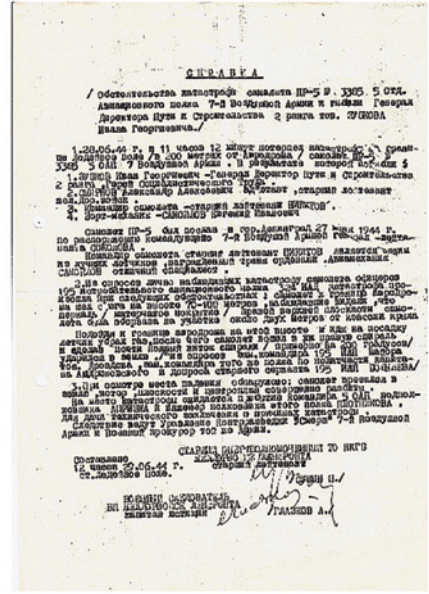
В рамках подготовки выставки «Дорога Победы Ивана Зубкова» из архива Совета ветеранов АО «Метрострой» в Центральный музей железнодорожного транспорта РФ была передана справка «Об обстоятельствах катастрофы самолета ПР-5...» [10], которая позволила воскресить из небытия



В.Д. Никитов (1942)



Анкета В.Д. Никитова



Справка по факту гибели
29.06.1944 г. самолета ПР-5

имена участников трагического полета. Согласно документу, на борту самолета находились пассажиры — Иван Георгиевич Зубков и его адъютант Александр Смирнов. Управляли самолетом летчик Владимир Дмитриевич Никитов и бортмеханик Евгений Иванович Самойлов. Историю Никитова нам удалось узнать подробнее. До войны его семья проживала в Спасске. Владимир Дмитриевич окончил педагогическое училище, работал учителем начальных классов. По военному призыву поступил в летное Тамбовское училище, после его окончания в 1938 г. переехал с семьей в Архангельск. В самом начале Великой Отечественной войны Владимир зачислен в особый авиаотряд 5-го отдельного авиаполка. Он одним из первых начал летать на самолете ПР-5 по маршруту Архангельск – Мурманск. Это трудные полеты, по 8–10 часов, на одномоторных старых самолетах через Белое море и Кольский полуостров. В мирное время они были запрещены, так как не соответствовали нормам безопасности. Владимир Никитов был на хорошем счету, обладал изумительной техникой пилотирования и умением искусно ориентироваться в любое время суток и при любых погодных условиях. За время службы он совершил 98 вылетов в тыл врага. Никитов стал первым, кто выполнил полеты в условиях белых ночей, когда самолет как на ладони для зениток противника. Особенно любил задания, называемые пилотами «свободная охота». Такой полет осуществлялся ночью на малой высоте вдоль железных или шоссежных дорог. «Охота» шла за транспортом противника, обстреливались паровозы, вагоны и машины с военными грузами врага. На самолет подвешивалось несколько бомб с взрывателями замедленного действия. Такие «по-

дарки» обрушивались на объекты с малой высоты, а следовательно, с большей точностью [12].

Никитов разработал и предложил особую тактику бомбометания аэродромов и гарнизонов противника. Конечно, сравнительно небольшие бомбы, которые сбрасывались с самолетов Р-5, не могли причинить больших разрушений объектам противника, да такая задача и не ставилась. Главная идея заключалась в том, чтобы держать в напряжении врага ночью. Миниатюрные Р-5 бомбили объект поодиночке, подлетая через каждые тридцать минут, не давая противнику спать и загоняя в бомбоубежище [12].

«Однако, несмотря на свою славу как отважного и умелого летчика, Никитов по-прежнему оставался скромным человеком, хорошим товарищем и остроумным веселым собеседником. Он мечтал о том времени, когда после войны сможет вернуться к своей семье в Архангельск и снова начать мирную работу на воздушных линиях Севера», — отмечал в воспоминаниях его сослуживец Личков [12].

Но мечтам Владимира Никитова сбыться было не суждено. Он погиб 28 июля 1944 г. во время выполнения боевого задания в Лодейном Поле.

Сегодня имя летчика Владимира Никитова носит средняя школа № 26 г. Архангельска. Однако в школьном музее, где хранятся фотографии и документы Никитова, никто не знал об обстоятельствах его гибели и месте захоронения. Кропотливая работа научных сотрудников ЦМЖТ РФ над выставкой «Дорога Победы Ивана Зубкова» позволила найти не только уникальные документы, архивы и фотографии, но и восстановить имена героев, сообщить родственникам факты об обстоятельствах их гибели.

ЛИТЕРАТУРА

1. Дневники П.А. Тюменева // Семейный архив Т. Тюменевой.
2. Коноров Н.С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. М.: Транспорт, 1987. 210 с.
3. Личное дело И.Г. Зубкова. Архив ОАО «Метрострой». Опись № 1, арх. № 330.
4. Алалыкин П.А. Солдат Метростроя. Документальная повесть об Иване Георгиевиче Зубкове. М.: МегаПринт, 2014.
5. Федорова Т.В. Наверху — Москва. М.: Советская Россия, 1986.
6. Альбом «Строительство № 5». 1941–1943 гг. Музей железных дорог России.
7. Бычевский Б.В. Город — фронт. Л.: Лениздат, 1967.
8. «УВВР-2. НКПС СССР». Ф. № 2. Документы по личному составу. Отдел архивов службы управления делами Октябрьской железной дороги.
9. Железнодорожные войска и спецформирования НКПС на Ленинградском и Волховском фронтах в 1941–1944 гг.: альбом. Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации.
10. Газета «Строитель» 1941–1945 гг. Библиотечный фонд Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации.
11. Стоян И.Н. Стальные магистрали блокадного Ленинграда. СПб., 2023.
12. Личное дело В.Д. Никитова. Музей средней школы № 26 г. Архангельск.

REFERENCES

1. Diaries of P.A. Tyumenev. *Family archive of T. Tyumeneva*. (In Russ.).
2. Konorev N.S. *Railway workers in the Great Patriotic War*. Moscow, Transport, 1987;208-219. (In Russ.).
3. Personal file of I.G. Zubkov. Archive of JSC Metrostroy. Inventory No. 1, archive No. 330. (In Russ.).
4. Alalykin P.A. *Metrostroy soldier. Documentary story about Ivan Georgievich Zubkov*. Moscow, MegaPrint, 2014. (In Russ.).
5. Fedorova T.V. *At the top is Moscow*. Moscow, Soviet Russia, 1986;235. (In Russ.).
6. Album "Construction No. 5". 1941–1943. Museum of Russian Railways. (In Russ.).
7. Bychevsky B.V. *The city is the front*. Leningrad, Lenizdat, 1967;431. (In Russ.).
8. "Directorate of Military Reconstruction works No. 2. People's Commissariat of Railways of the USSR". Foundation No. 2. Personnel documents. Archives Department of the Oktyabrskaya Railway Affairs Management Service. (In Russ.).
9. Railway troops and special formations of the People's Commissariat of Railways of the USSR on the Leningrad and Volkhov fronts in 1941–1944: album. The Central Museum of Railway Transport of the Russian Federation. (In Russ.).
10. Newspaper "The Builder" 1941–1945. Library Fund of the Central Museum of Railway Transport of the Russian Federation. (In Russ.).
11. Stoyan I.N. *Steel highways of besieged Leningrad*. St. Petersburg, 2023. (In Russ.).
12. Personal file of V.D. Nikitov, museum of secondary school No. 26, Arkhangelsk. (In Russ.).

Об авторе

Елена Николаевна Асташова — заместитель директора по научно-просветительской работе; **Центральный музей железнодорожного транспорта России (ЦМЖТ России)**; 190068, г. Санкт-Петербург, Садовая ул., д. 50; elena_ast18@mail.ru.

Bionotes

Elena N. Astashova — Deputy Director for Scientific and Educational Work; **Central Museum of Railway Transport of Russia**; 50 Sadovaya st., Saint Petersburg, 190068, Russian Federation; elena_ast18@mail.ru.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.
The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 16.04.2025; принята к публикации 28.05.2025.
The article was submitted 16.04.2025; accepted for publication 28.05.2025.