

Надежда Васильевна Волкова



Интересен и по-своему уникален наш город. Конечно, в последнее время особую значимость ему придаёт звание наукограда. Но не менее важна роль Мичуринска как транспортного перекрёстка в европейской части России. Здесь сходятся железнодорожные линии от станций Грязи, Тамбов, Богоявленск.

В далёком 1866 году наш город соединяется с Рязанью Рязанско-Козловской железной дорогой. С тех пор началось активное развитие Козлова-Мичуринска. Сооружаются вокзал, паровозное депо, железнодорожные мастерские, появляются сотни новых рабочих мест. К началу XX века город соединён железнодорожным полотном уже со многими большими и малыми городами европейской части России.

Великая Отечественная война усложнила и изменила задачи, стоящие перед железнодорожным транспортом. С первых дней военных действий от железнодорожников потребовалось обеспечить быструю и бесперебойную доставку к фронту огромного количества войск, боевой

техники, вооружения. Рабочих рук не хватало. Поэтому наравне со взрослыми трудились дети. Нашей сестре *Надежде Васильевне Волковой* было немногим больше десяти лет, когда начался её трудовой путь на железной дороге. В семье было четверо детей: Николай, Надежда и мы, Анатолий и Нелли. Отца забрала Великая Отечественная война - он погиб под Ленинградом в марте 42-го.

После окончания войны Надежда решила связать свою жизнь с железной дорогой и поступила в железнодорожное училище. Тяготы войны не прошли бесследно для нашей мамы - в 1946 году она умерла. Старший брат Николай в то время служил танкистом в Монголии. Нас отправили в детский дом. Благодаря старшей сестре мы не чувствовали себя обездоленными, лишёнными тепла и уюта. Свой дополнительный паёк, выдаваемый ей в железнодорожном училище, Надежда привозила нам, а ведь это было очень далеко - 115 километров поездом и ещё десять пешком.

После окончания учёбы сестру направили в Воскресенск Московской области. Вся её молодость прошла под стук колёс: она осматривала вагоны перед отправлением поездов в путь, а как только появлялись выходные дни, спешила с подарками к нам.

В 1952 году из армии вернулся Николай. Наши каникулы проходили или у него, или у Нади, у которой уже была своя семья. Но, несмотря на заботы, невзгоды и несчастья (в 37 лет Надежда стала вдовой), она никогда не забывала о нас, всегда старалась окружить материнской заботой.

В профессиональный праздник мы поздравляем дорогую сестру, труженицу тыла, ветерана труда, для которой железная дорога стала делом жизни, и благодарим её за тепло и заботу, которыми она одаривала нас все эти годы. Тёплый свет её родной души согревает нас даже на расстоянии.

Справка газеты "Мичуринская правда"

За годы войны железнодорожники перевезли 20 миллионов вагонов с солдатами, а также с грузами: снарядами, боевой техникой, продовольствием. Поезда шли сплошным потоком, иногда интервал между ними составлял 600-700 метров.

2,5 тысячи заводов и фабрик были вывезены за Урал, что позволило в кратчайшие сроки восстановить военный и промышленный потенциал.

В эвакуацию были вывезены 18 миллионов человек, для этого потребовалось более полутора миллионов вагонов.

В военное время железнодорожники восстановили 120 тысяч километров железнодорожных путей, 13 тысяч малых и около 3 тысяч больших мостов.

Автор: Анатолий Кузнецов, Нелли Ганабина.