

Мы гордимся историей наших отцов



Фёдор Николаевич Захаров и его любимый паровоз



Бригада коммунистического труда у паровоза Л-3908: (слева направо) машинисты Виктор Опарин и Фёдор Захаров, помощники машиниста Алексей Фурцев и Михаил Ширяев, кочегары Юрий Шепелев и Александр Слободский, помощник машиниста Иван Шишкин и машинист Николай Журавлёв

Прочитали статью С. Поварова "Крещеный" дважды" в № 142 газете от 11 декабря 2014 года и хотим поделиться своим мнением. Описанное касается нас почти непосредственно.

Наш отец Федор Николаевич Захаров прошел путь от кочегара паровоза до старшего машиниста (бригадира) паровоза, был первым старшим машинистом-бригадиром комсомольско-молодежного паровоза. При его непосредственном участии и под его руководством формировался коллектив бригады, ставшей впоследствии лучшей в локомотивном депо. Он был наставником молодежи, многие известные в локомотивном депо, отделении железной дороги и городе люди начинали работать и учились у него. В том числе Александр Слабинский, начинавший трудовую деятельность в локомотивном депо с кочегара и ставший впо-

следствии почетным железнодорожником, депутатом городского Совета. О нашем отце, его бригаде не раз писали в газетах, в том числе и в "Кузнецком рабочем", "Западно-Сибирском железнодорожнике", "Гудке". Он был одним из первых машинистов, начавших водить тяжеловесные поезда.

В 1944 году восемнадцатилетним парнишкой Федор Захаров ушел на войну. Но, несмотря на молодость, он воевал достойно, был на фронте до конца Великой Отечественной, о чем свидетельствуют награды: медали "За отвагу", "За боевые заслуги" и семь благодарностей Верховного главнокомандующего Вооруженными Силами.

Вернувшись в депо после демобилизации из армии в 1946 году, он проработал в нем всю жизнь. За эти годы, уже имея семью, троих детей, Федор Николаевич в 1959-м окончил вечернюю среднюю школу,

не стесняясь делать уроки за одним столом со своими детьми. Потом окончил курсы машинистов. Он был машинистом 2-го класса, имел права управления всеми видами железнодорожных локомотивов: паровоза, тепловоза, электровоза, электропоезда. В середине 60-х пересел на электропоезд, на котором работал до выхода на пенсию. За доблестный труд был отмечен званием "Почетный железнодорожник", в течение нескольких созывов избирался депутатом областного Совета.

Федор Николаевич был уважаемым человеком, о котором до сих пор с большим уважением и теплотой вспоминают знавшие его люди. Но он был и очень скромным человеком. После выхода на пенсию, уйдя с локомотива, он в течение нескольких лет возглавлял совет ветеранов войны и труда локомотивного депо.

Когда памятником установили этот паровоз, мы и, наверное, не только мы, с гордостью говорили своим детям и внукам, что именно на этом паровозе работали их дед и прадед. Мы считали его символом памяти не только нашему отцу, но и деду Ивану Сидоровичу Гусарову, который больше 20 лет проработал в депо на паровозе, в том числе в тяжелые годы войны.

Мы трудились до пенсии на производствах, не связанных с железной дорогой, поэтому были в недоумении, когда вдруг был изменен номер паровоза. Статья многое разъяснила. Кроме того, теперь мы знаем, что совет ветеранов локомотивного депо неоднократно выходил к руководству депо и отделения дороги с предложением установить именно паровоз 3908.

Наталья Николина
(Захарова),
Виктор Захаров.