Этапы большого пути...

Полковник в отставке Поярков Валентин Иванович родился 18 июня 1916 года в Воронежской области Лосевского района в селе Пески. В 1928 году окончил сельскую школу и уехал в г. Ростов-на-Дону, где обучался в 5 и 7 классах. В 1930 году поступил в ФЗУ консервного завода. Получил специальность слесаря по ремонту станков и машин по изготовлению тары. В 1933 году работал на консервной фабрике в Северной Осетии в селе Ардон в должности слесаря по ремонту машин и бригадиром.

В 1941 году окончил Институт инженеров железнодорожного транспорта в Ростове-на-Дону. В июне – 29 числа призван в Советскую Армию. Окончил курсы лейтенантов при Военно-транспортной академии в Ленинграде до сентября 1941 г., затем в Костроме до ноября 1941 г. С ноября 1941 г. по март 1942 г. состоял в резерве в 6-ом Запасном железнодорожном полку. С марта 1942 г. по июль 1943 г. служил помощником военного коменданта водного района и порта Молотов (Пермь) на реке Кама. В апреле 1943 г. подал рапорт о переводе на фронт. В июле 1943 года получил назначение военного коменданта водного района и порта Ростов-на-Дону. Комендатура входила в состав действующей армии Северо-Кавказского фронта, а затем Северо-Кавказского военного Округа. Обеспечивал перевозку грузов снабжения и перебазирование армейских складов и баз в ходе наступательной операции. Запомнилась операция по передислокации армейской базы из Ростова в Таганрог. База с грузами снабжения и личным составом была погружена в дунайскую баржу (трофей немцев) водоизмещением 3 тыс. тонн.

«В 5.00 я прибыл в морской порт (тот, который ниже моста через реку Дон), проверил готовность к отправке базы, буксира, его зенитного прикрытия, и в 5.30 прозвучала команда: «Отдать швартовые!». Около 12.00 мы благополучно причалили в порту Азов для получения в военно-морской комендатуре разрешения

на выход в Азовское море. Это значило, что фарватер разминирован. В 16.00 мы благополучно прибыли в Таганрог. Задание я выполнил, о чем по телефону доложил своему командованию, получил указание о возвращении в Ростов. Утром следующего дня, придя на службу, я узнал, что буксир получил приказ продолжать путь до порта Бердянск, но в пути огромный корпус баржи «напоролся» на магнитную плавающую мину. Произошел взрыв. При спасении людей буксир тоже был подорван плавающей миной. Потери, ничем не оправданные.

В Ростове я прослужил до марта 1945 года и откомандирован 29 марта в распоряжение вновь созданного управления водных путей сообщения ЦУП ВОСО и Наркома речного флота на должность старшего помощника планового отдела и десантирован самолетом из Москвы в Центральный аэропорт в г. Бромберг, Польша. Занимался планированием перевозок материальных средств для ведения Берлинской операции 1-го Белорусского фронта по Висло-Одерскому каналу водным транспортом. Принимал участие в возвращении речного флота в СССР из Польши из районов Висло-Одерского канала по рекам Висле-Бугу до Советской границы.

В советской зоне оккупации Германии объездил все судоходные реки и каналы для определения их технического состояния, оценки возможности организации судоходства по ним, а также вывода речного флота в район восточного сектора Берлина с выдачей каждому судну советских удостоверений. (Трудно понять, какая при этом преследовалась цель). Однако, работа эта велась. В 1946 году судоходство по всем речным путям было частично восстановлено, в первую очередь по реке Нейсе, Одеру и Гогенцолерн-каналу. В конце 1946 года Управление было ликвидировано, и я был назначен в Управление Уполномоченного Транспортного Управления военной администрации в Советской зоне оккупации в Германии при Берлинской дирекции водных путей сообщения на должность начальника эксплуатации флота и путей. Прослужил до декабря 1949 года. Помимо аппарата Уполномоченного в основных портах, были развернуты военные комендатуры, подчиненные Уполномоченному.

Задачи Берлинской дирекции состояли в использовании речного флота для обеспечения перевозок грузов, необходимых для жизнедеятельности Советской зоны оккупации – от продовольственных грузов (зерно), топлива и других грузов, в том числе вывоз мусора на специальные мусороперерабатывающие предприятия «мюлькультивирунг». Мусор в Берлине не вывозился на свалки, как это существует до сего времени в Москве и других городах.

Особенность нашей деятельности заключалась в том, что судоходство в Германии велось иными методами. Весь речной флот не был государственным, а принадлежал частным собственникам со своими методами работы, и организациями, которых у нас не было. Изменять существующую систему в наши функции не входило. Мы были временной администрацией. Все это надо было изучить, оценить и учесть для успешного выполнения наших «временных» задач.

В период временного закрытия железнодорожного сообщения на границе с Западной оккупационной зоной приходилось на немецких судах непосредственно участвовать в перевозках разных продовольственных грузов по каналам в Берлин.

Начало «холодной» войны. По Потсдамскому соглашению транспортные магистрали Берлина контролировались Советской военной администрацией. Это железные дороги и станции, водные пути – река Шпрее, порты и шлюзы, метрополитен. Были случаи, когда эти соглашения военной администрацией Западных секторов Берлина нарушалось. Однажды в Западном порту были разоружены и задержаны советские солдаты, по сути караул, выполнявший службу охраны перевозки грузов из Штеттина в Восточный сектор Берлина, военнослужащими французской армии. Мне пришлось разрешать этот конфликт, ехать во французскую комендатуру и выручать обоих солдат. Были случаи провокации с английской стороны при попытке причалить наши баржи к берегу английской зоны. Приходилось брать буксир и силой перевозить на советскую сторону.

Эта работа была очень ответственной и напряженной, но приносила большую пользу в то

непростое время.

В Германии прослужил до декабря 1949 года. За успешное выполнение заданий, будучи военным, награжден медалью «За трудовую доблесть».

В декабре 1945 года был откомандирован в Москву, в распоряжение Центрального Управления ВОСО. После проверки назначен на базу служебных вагонов Генерального Штаба в Москве, затем перемещен в аппарат ЦУП ВОСО. В 1954 году поступил в Военную Академию, и в 1957 году, 30 ноября, ее окончил с присвоением квалификации военного инженера путей сообщения. Итак, дважды инженер, и гражданский, и военный. Прослужил в Москве до 1972 года в аппарате ЦУП ВОСО, в штабе Московского военного округа, Управлении Московской железной дороги начальником перегрузочных районов. После увольнения в запас работал в Министерстве внешней торговли – фирме «Автоэкспорт» инженером транспортного отдела до января 1987 года. Занимался перевозкой импортной автотехники – большегрузных самосвалов из Канады и Японии для горно-обогатительных комбинатов. Морским транспортом до портов Мурманск и Находка, затем по железной дороге к месту назначения. Перевозились они в разобранном виде, но все равно для перевозки по железной дороге были негабаритные. Требовались особые меры и направления. Автобусов «Икарус» из ВНР, спецмашин и комплектующих изделий для Волжского автозавода. За время работы объездил многие порты, как на востоке – Владивосток, Находка, так и на западе – Рига, Ленинград, на юге – Баку, Термез, а также были загранкомандировки в Югославию, Болгарию, Румынию.

Будучи на пенсии, в 1995 году избран Председателем Совета ветеранов войны и труда.

Городским Советом ветеранов награжден нагрудным знаком «Почетный ветеран». Имею два ордена «Красная звезда», медаль «За боевые заслуги», «За трудовую доблесть» и юбилейные медали – всего 17 штук.»

В.И. Поярков.