



## **Федотов Николай Парфёнович (1920-1986)**

Николай Парфёнович Федотов родился 14 декабря 1920 года в Варгашах. С трех лет остался без родителей, воспитывался у старшей сестры. В 1936 году окончил семилетку и поступил учеником на телеграф при станции Каясан. В 1940 году закончил Курганскую техникущую, железнодорожную школу, получил специальность дежурного по станции и работал на станциях Травяны и Синарская. В 1941 году ушел на фронт, защищал Москву, был ранен. В марте 1943 года Николай Парфёнович вступил в члены коммунистической партии. Сражался на Курской дуге, был снова ранен. За мужество в боях награжден пятью медалями.

После демобилизации работал дежурным по станции Варгаши, помощником начальника станции Шумиха. С 1950 года Николай Парфёнович работал поездным диспетчером станции Курган. В 1967 году заочно окончил Челябинский техникум железнодорожного транспорта. Годы работы Федотова на железной дороге были временем совершенствования форм и методов диспетчерского командования движением поездов, что позволило значительно поднять производительность локомотивов и грузооборот. Почин Николая Парфёновича был подхвачен на всех железнодорожных магистралях страны.

За плодотворный вклад в работу железнодорожного транспорта Николаю Парфеновичу пять раз присваивалось звание лучшего по профессии Южно-Уральской железной дороги и один раз по сети дорог СССР. В 1966 году он был награжден орденом Ленина.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 мая 1971 года Николаю Парфёновичу Федотову присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали "Серп и Молот". Он был награжден знаком "Почетный железнодорожник", медалью "За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина".

Николай Парфенович принимал активное участие в общественной жизни, был членом ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта, депутатом районного Совета депутатов трудящихся, членом Советского райкома КПСС, много раз выступал с докладами по обмену опытом работы, в местной и центральной печати публиковал статьи о своем методе диспетчерского командования.

Ушел из жизни Николай Парфёнович в 1986 году.

### **В ПАМЯТИ И СЕРДЦЕ**

Два ордена Ленина и Золотая Звезда Героя Социалистического Труда, медали "За оборону Москвы" и "За боевые заслуги" с честью носит ветеран Уральского добровольческого танкового корпуса Николай Парфёнович Федотов. В его памяти, в его

сердце эти награды Родины находятся рядом, потому что и в бою и в труде он всегда честно выполнял свой патриотический долг перед Родиной.

Осенью сорок первого помкомвзвода автоматчиков Федотов защищал Москву. В апреле сорок второго был ранен. После излечения работал на станции Синарская. Оттуда попросился добровольцем на фронт в самом начале формирования Уральского танкового корпуса. В составе роты ПТР Свердловской танковой бригады он участвовал в боях под Орлом и Брянском. Это было в конце июля 1943 года.

Орловская группировка гитлеровцев, ощутив угрозу окружения, дралась с яростью смертельно раненого зверя. Но наступательного порыва нашей 4-й танковой армии, в составе которой сражались с врагом уральские добровольцы, не в состоянии были сдержать ни глубоко эшелонированная оборона, построенная немцами за двадцать два месяца оккупации, ни сильно пересеченная местность со многими реками, ни тяжелые танки, самоходные орудия, шестиствольные минометы и противотанковые танкетки-торпеды, брошенные противником против частей нашей армии.

Правда, в первые недели продвижение было медленным, и бои в районах Борилово, Злыни, станции Шахово временами напоминали Николаю Федорову жестокие сражения под Москвой осенью 1941 года. Даже ему, закаленному, опытному фронтовику, приходилось трудно, что же говорить о добровольцах, впервые попавших в огненную бурю. Наши воины к тому же оказались лицом к лицу не только с немецкими танками старых образцов, но и с 55-тонными "тиграми", имевшими мощную броню и длинноствольную пушку.

В меткости своих бронебойщиков Федотов не сомневался. За четыре месяца боевой учебы на Урале и на подмосковном полигоне они приобрели отличные навыки. Но сумеют ли здесь, в огненном аду подавить в себе естественный для молодого солдата страх перед неумолимой опасностью? Хватит ли нервов спокойно прицелиться и произвести выстрел из малоудобного бронебойного ружья по тяжелому танку, ведущему огонь начиненными смертью снарядами?

В первых боях бронебойщикам Федорова, можно сказать, везло: они столкнулись с пехотой, броневиками, обычными ганками. И хотя танки эти имели высокую скорость, зато их тонкий корпус бронебойные пули при точном попадании пробивали насквозь. С "тиграми" судьба столкнула в конце августа на подходе к линии железной дороги Брянск-Льгов.

Мотострелковая рота на автомашинах находилась на марше вместе с бронебойщиками ("тридцатьчетверки" шли впереди километров на восемь), когда из-за холма южнее дороги внезапно появились два "тигра", сопровождаемые автоматчиками. Двигаясь уступом и открыв пушечный огонь по колонне, "тигры" заходили во фланг один направляясь в голову колонны, другой в хвост. Спрыгнув с машин, наши стрелки бросились за своим командиром отрезать немецких автоматчиков от танков, а бронебойщики заняли позиции в кювете. Три расчета с командиром взвода - впереди, три с Федотовым метрах в шестидесяти ниже по дороге.

Федотов лег между расчетами новичков, присланных накануне во взвод на место выбывших по ранению солдат. Слева - парень постарше сравнительно спокойно прилаживал ружье, а командир расчета справа, совсем молоденький и должно быть, необстрелянный побелел лицом, вскочил, тараща испуганные глаза на Федотова и боясь

глядеть на приближающийся танк. "Бери автомат!.. - приказал ему Федотов. Ползи к стрелкам! Я тебя заменю!" - и сунув свой автомат пареньку, лег вместо него за броневой ружьем, которое зарядил второй номер расчета.

А "тиф" уже находился метрах в девяноста от его позиции. Был бы глубокий окоп, можно было надеяться уберечься от снарядных осколков, а тут... Видимо, опытные танкисты действовали в танке. Они не подставили борт, двигались на позицию броневойщиков прямо. А пули лобовую броню не пробивали. "Под башнюбей!.. В гусеницу бей!.." - кричал Федотов и себе, и расчетам, не видя, что на том месте, где лежал третий расчет, уже зияет огромная воронка от только что разорвавшегося снаряда.

Он прикипел глазами к щели под башней, между ее нижней кромкой и корпусом, прицелился, но в миг выстрела танк качнулся на кочке, и пуля, угодив в башенный лист, отскочила. Грозно ревя мотором «тигр» приближался к дорожной насыпи. Еще минута - и он искромсает гусеницами кювет, стальной тушей вдавит в землю броневойщиков.

Но эта минута оказалась последней для "тифа". Чья пуля - Федотова или соседа угодила в щель под башню и заклинила ее гусеничную ленту, остановила танк. - этого никто сказать не мог, да важно ли кто... Федотов увидел, как через люки застывшей вдруг машины стали выскакивать танкисты с автоматами, и тут же ощутил полоснувший по телу огонь...

Второе тяжелое ранение вывело Николая Парфёновича из воинского строя навсегда.

О том, как работал тридцать пять прошедших лет поездной диспетчер Николай Парфёнович Федотов, знают не одни курганцы. Труд коммуниста, ветерана войны, его творческие идеи были подхвачены новаторами всей великой советской железнодорожной державы.

С 1949 года он работает диспетчером Макушинского участка Курганского отделения Южно-Уральской железной дороги.

Надо ли говорить о роли поездных диспетчеров, занимающих ключевые позиции в организации перевозок? От их мастерства в решающей степени зависят скорости движения, уровень передачи и оборот вагонов. Когда страна готовилась встретить 50-ю годовщину Советской власти, Николай Парфёнович выступил в газете "Гудок" с письмом ко всем диспетчерам Советского Союза. Предложил повысить участковую скорость поездов на один километр в час по сравнению с плановой.

Предложению Федотова предшествовали глубокие раздумья, подсчеты, пробы сил. советы с диспетчерами участка, машинистами, руководителями отделения.

На Макушинском участке движение очень насыщено, и все же Федотов находил резервы. Ему удавалось, чаще прибегая к радиосвязи, своевременно информировать машинистов, какие поезда находятся впереди и позади них, рекомендовать им, какую держать скорость в том или другом случае, чтобы использовать даже самый незначительный интервал между поездами. Результат был отличный за пять часов пропускали два поезда сверх графика. За восемь месяцев 1966 года, после того как по предложению Федорова была повышена скорость движения, по участку прошли дополнительно сотни поездов!

Бюро Курганского обкома КПСС рекомендовало распространить федотовский метод среди работников железнодорожного транспорта области. Прошло немного

времени, и многие диспетчеры магистрали стали применять этот метод, обогащая его своим опытом.

В конце шестидесятых годов по-новому уже работали все диспетчеры Курганского отделения. К столетию со дня рождения Владимира Ильича Ленина по предложению диспетчера Федотова газета "Тудок" начала переключку диспетчеров всех железных дорог, как более рационально использовать локомотивы и вагоны, как изучать и применять передовой опыт.

Предложения новаторов были рассмотрены министерством и принесли пользу нашему транспорту.

В 1966 году Николая Парфёновича Федотова наградили орденом Ленина, а в мае 1971 года за выдающиеся успехи в выполнении заданий пятилетнего плана перевозок и повышение эффективности использования технических средств железнодорожного транспорта присвоили звание Героя Социалистического Труда.

- Это оценка не только моего труда. - говорил Николай Парфёнович, - а многих и многих моих товарищей и учителей, командиров и политработников Советской Армии, которые вырастили и закалили меня, научили добиваться Победы.

*Золотое созвездие Зауралья. – Курган, 2002. – Т. 2. – С. 413*