



Великая Победа ковалась на передовой, в тылу и прифронтовой зоне. Значительный вклад в ее приближение внесли труженики стальной магистрали. С первых дней войны железнодорожным транспортом осуществлялись перевозки, связанные с мобилизацией и сосредоточением войск, эвакуацией промышленности и населения. На магистрали был введен график военного времени, обеспечивалась безопасность движения, поступали рационализаторские предложения.

Жизнь и подвиг Маньковского

Иван Васильевич родился в 1895 году в многодетной семье железнодорожника, которая более полувека жила на перегоне Орша – Коханово. Образцом преданности и любви к своему делу для него всегда являлся отец – Василий Тимофеевич проработал на железной дороге 52 года, был рабочим, бригадиром, дорожным мастером, удостоен звания «Герой Труда».

В 1912 году Иван Маньковский окончил Первые московские электротехнические курсы. Работал на станции Рига-1 Риги-Орловской магистрали надсмотрщиком телеграфа, затем – десятником связи в ее управлении. Во время Первой мировой войны, когда кайзеровская Германия оккупировала Прибалтику, перебрался в Витебск. Там в 1917 году способного связиста назначили старшим механиком на линии Витебск – Орел, через год – начальником участка связи в Могилеве. В 1919-м он возглавил участок связи в Орше, позже преобразованный в дистанцию. В 23 года Маньковский стал одним из первых советских руководителей дистанции сигнализации и связи. В этой должности в полной мере проявились его организаторские способности, талант изобретателя и наставника. Его характеризовали как энергичного, образованного и очень дисциплинированного человека. На счету Ивана Васильевича было немало добрых дел. С него брали пример, ему старались подражать.

Будучи влюбленным в совершенные механизмы, Маньковский воспитал в своем коллективе бережное отношение к каждой детали. Из 60 техников, работавших в дистанции, 56 были подготовлены под непосредственным его руководством. На всех станциях узла ручные переводы стрелок и управление семафорами к 1935 году заменили электрической централизацией и сигнализацией.

– Пуще всего взыскиваю я за плохую видимость сигналов. Слепые сигналы – источник аварий! – отмечал Иван Васильевич.

Маньковский считал, что дороги и точные приборы должны работать безотказно, гарантируя безопасность движения. Но для этого необходимо поставить наши приборы в культурные условия, что он, собственно, и делал.



В 1930-е Иван Васильевич был известен на сети дорог СССР, как и положительный опыт Оршанской дистанции сигнализации и связи в области планово-предупредительного ремонта, обеспечения надежной работы устройств.

В январе 1936 года постановлением Совнаркома Маньковского утвердили членом Совета при Народном комиссариате путей сообщения, а в июне он возглавил службу связи Калининской магистрали. Иван Васильевич всегда был на самых ответственных участках, где требовались его знания и помощь. Его новаторская деятельность обогатила транспорт такими важными изобретениями, как вагон СЦБ, испытательный щит для поездных телефонов, велосипед-дрезина для электромеханика связи околота (известный как велодрезина Маньковского).

С первых дней Великой Отечественной войны Иван Васильевич самоотверженно трудился во взаимодействии с передовыми частями Красной Армии. На линии Москва – Ленинград со своим коллективом обеспечивал связью штаб Калининского фронта. Тогда управление дороги перебазировалось на станцию Медведе-

ОДНИМ ИЗ ЛЕГЕНДАРНЫХ БЕЛОРУССКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, ВНЕСШИМ БОЛЬШОЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ НЕ ТОЛЬКО ОРШАНСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА, НО И ВСЕЙ СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ, БЫЛ ГЕРОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА РАЦИОНАЛИЗАТОР И ИЗОБРЕТАТЕЛЬ ИВАН МАНЬКОВСКИЙ. ЕГО ЗАСЛУГИ В МИРНОЕ ВРЕМЯ И ГОДЫ ВОЙНЫ ОЦЕНЕНЫ ОРДЕНАМИ ЛЕНИНА, «ЗНАК ПОЧЕТА», МЕДАЛЬЮ «ЗА ОТВАГУ».

во, где размещался главный узел связи магистрали. Находясь севернее Смоленска, Маньковский отступал с войсками и связистами по болотам и лесам. Выведя из окружения группу бойцов и железнодорожников, снова приступил к своим обязанностям.

Когда разгромили гитлеровцев под Москвой, со своими специалистами он следовал за наступающими войсками Калининского фронта. Связисты не замечали ни сугробов, ни вьюг, ни морозов – долбили мерзлый грунт. Столбы готовили прямо в лесу. На обочинах собирали все, что могло пригодиться для быстрейшего восстановления поврежденных линий: изоляторы возле обугленных или разбитых столбов, траверсы, обрывки кабеля. Провода скручивали медной проволокой, потом сваривали. На свалках трофейной техники связисты оказывались раньше путейцев, мостовиков и движенцев.

Отступавший враг густо минировал перегоны, и связистам пришлось замедлить темп продвижения. Иван Васильевич чертил схему за схемой, пока не разгадал секрет установки мин. Связисты стали смелее передвигаться вперед. Шагая вместе с

солдатами первого эшелона, они протянули 150 км пятипроводной линии.

Даже в трудных условиях войны Маньковский продолжал изобретать. Придумал переносную селекторную станцию для соединения объектов участка, ввел на дороге дублирование связи, используя для этого местные линии. Строил обходные линии на узлах, подвергавшихся частым бомбардировкам и обстрелам.

Станции Бологое и Медведево гитлеровцы бомбили с первых недель войны до февраля 1944 года. Сюда из глубокого тыла прибывали войска, вооружение, боеприпасы, фураж и продовольствие для Северо-Западного, Ленинградского, Калининского и Волховского фронтов. На Бологое и примыкавшую к нему станцию Медведево за годы войны было совершено свыше 800 налетов вражеской авиации, сброшено около 5000 бомб крупного калибра, не считая осколочных и зажигательных.

Жизнь Ивана Васильевича оборвалась в ночь на 15 марта 1943 года на дорожном узле связи в Медведево при сильной бомбежке. До последнего вздоха он руководил узлом связи. Его хоронили 18 марта во время продолжительной бомбардировки. Гроб поставили в вагоне, так как ни одно здание не уцелело.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 года за особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени Ивану Васильевичу Маньковскому присвоено звание Героя Социалистического Труда. Одна из улиц в городе Медведево названа его именем.

В Оршанской дистанции сигнализации и связи хорошо знают о достижениях и подвиге Маньковского и, безусловно, гордятся первым руководителем своего предприятия, которому он посвятил 17 лет. В этом – немалая заслуга главного инженера дистанции Сергея Попова, который не раз посещал Бологое в поисках потомков легендарного железнодорожника.