

и каждая картофелина; собирали и пряли шерсть с домашнего скота, в основном с овец, вязали день и ночь носки, варежки для солдат и отправляли на фронт.

В годы Великой Отечественной войны Воробьевский район находился в прифронтовой зоне. Здесь базировались тыловые части и эвакуогоспитали. Долгое время от отца не было ни писем, ни известий, но в конце 1945 года – не было большей радости! – когда они узнали, что он жив, был долгое время в концлагере (в плену), и после освобождения, как только закончил лечение в госпитале, смог вернуться домой...

«Отработала в общем 11 лет в колхозе. С образованием и до этого всё было плохо: четыре разных класса сидели в одном кабинете по рядам, и учитель пытался что-то объяснять всем по очереди. А во время войны школу совсем закрыли, и Василия Васильевича, учителя, забрали на фронт. Заселили в учебные классы детей беженцев», – вспоминает Прасковья Фёдоровна.

По словам бабушки, после войны колхоз начал разрушаться, люди разъезжались. Но молодёжи (без минимального образования и паспортов) устроиться на работу было практически невозможно. Однажды председатель сказал, что нужно двигаться куда-то, а не пахать и сеять всю жизнь в умирающем колхозе. Вся семья переехала в Челябинскую область, Прасковью отправили в Кострому, на лесоразработку, после чего выдали справку – билет в трудовую жизнь. Этот документ дал возможность устроиться на работу и пойти учиться. Отучившись три месяца на проводника, Прасковья Фёдоровна отправилась в свой первый рейс. (На фото: сестры Прасковья и Мария. 25.02.1952 г.)



Железнодорожная история Прасковьи Фёдоровны началась в далёком 1952 году. Сначала работала на электричках по маршруту Челябинск – Миасс. Потом её перевели в поезд Челябинск – Свердловск.

– Дорога была ещё не электрифицированной, нас таскали паровозом. Да и вагоны тогда были не цельнометаллические, как сейчас, а деревянные. Электричества не было, с фонарями ездили. Внутри фонарей – свечки. Буквально всё в этих вагонах разваливалось: стёкла приходилось подпирать дощечками, чтобы они не выпали из рамы, – так описывала свое рабочее место проводница.

В «деревяшках» Прасковья Фёдоровна проработала пару лет. В 1954 году её поставили на поезд № 81 Челябинск – Москва. С этими рейсами связано большинство воспоминаний железнодорожницы.

– Всё на себе таскали, в вагонах ничего оставлять было нельзя: и веники, и фонари, и моющие средства, не говоря уж о постельном белье или угле, который на тележках к нам никто не подвозил. Всё сами! В Свердловске уголь хороший был, и мы этим пользовались. Таскали его в больших количествах: сколько в шкафы помещалось и даже больше. Бывало, паровоз идёт, заправляет вагоны водой, и чем дольше он заправляет, тем дольше мы таскаем угля, кипятик тоже