



В этом году страна отпразднует 75-летие Великой Победы, поэтому к названию нашей рубрики прибавились даты: 1941–1945. В ней мы публикуем архивные фотоснимки, сделанные на территории нашего края в период войны.

В подготовке материалов надеемся на вашу помощь, уважаемые читатели НКК. Переберите, пожалуйста, ваши семейные архивы. Возможно, там найдутся интересные фото военных лет, которые рассказывают, как жил край в это суровое время. Поделитесь с нами бесценными документами и расскажите,

что изображено на снимке, при каких обстоятельствах он сделан. Сохранность и возврат старых фотографий гарантируем.

Железнодорожная ветка на север

В Нижнеингашском районе Красноярского края строительство железнодорожной ветки Решоты – Карабула (раньше она называлась Нижнепойменная, так как станция Решоты располагалась в поселке Нижняя Пойма) началось еще в 1930-х годах. Здесь открылись лесозаготовительные отделения исправительно-трудовых лагерей, и стали строить железную дорогу на север.

В годы войны железная дорога стала стратегическим объектом. По ней возили грузы, доставляли эшелоны с солдатами на фронт. В 1941–1945 годах в районе росли планы лесозаготовок. Одно только учреждение У-235 Краслага произвело за годы войны 5 413 тысяч кубометров древесины, 551 тысячу кубометров пиломатериалов, 5 586 тысяч шпал. В самый переломный момент войны – в ходе Сталинградской битвы – сибирские шпалы были использованы для строительства железной дороги Саратов – Сталинград, что позволило быстро перебросить крупные группировки войск в район решающего сражения.



На снимке: женщины-трудармейцы на строительстве дороги Решоты – Карабула, 1943 год

Фото из книги Антона Бооса «Забвению не подлежит»

Железная дорога была нужна и для перевозки леса. В 1942–1943 годах на ее строительство отправлялись отряды трудармейцев, которые состояли из сосланных. Одна из участниц строительства дороги Решоты – Карабула **Екатерина Гольцер** вспоминала: «В летнее время

возводили насыпь, работая вручную – лопатами и тачками. Затем укладывали шпалы. Каждый рельс тянули на веревках всей бригадой в 25 человек». Заключенные провели от железнодорожного разъезда Решоты на Транссибе первую узкоколейку на север для перевозки

леса. При этом от станций отходили дополнительные ветки к местам вырубок. Совокупная длина «трассы 915» составляла 556 км (для сравнения: современная линия Решоты – Карабула вдвое короче). Позднее главный ход этой ветки переложили на широкую колею, а боковые ответвления разобрали.