



75

ПОБЕДА!
1945–2020

Одну тысячу четыреста восемнадцать дней длилась Великая Отечественная война, и каждый из них людям того времени надо было прожить так, чтобы эта цифра не увеличилась. На переднем крае возможность погибнуть была более чем велика, и она настигла очень многих, почти половину из тех, кто ушел на фронт. Но в тылу надо было жить, причем изо всех сил, так, чтобы твой родственник, сосед, знакомый, пребывающий в окопах, понимал, чувствовал, что за ним стоит огромная страна, его близкие люди. Начиная новый проект «Краевые сороковые», мы хотим не просто рассказать о том, что происходило в городах, селах, деревнях нашей земли, но и, по возможности, прожить эти дни с нашими предками.

На одном газетном развороте можно только очень кратко рассказать о великом вкладе в Победу железнодорожников нашего края – за 75 лет об этом написаны тома. Когда читаешь в книгах воспоминания тружеников тыла, документы военных лет, исторические исследования на эту тему, когда листаешь пожелтевшие старые газеты, тебя не покидает одна мысль: как народ все это вынес?! Какой непосильный груз тащили на своих плечах эти женщины, подростки, старики, которые заменили на производстве мужчин, сражавшихся на фронте! Они работали на разрыв связок и сердца, падали от усталости и умирали на производстве. Не сдавались и верили, что Победа будет за нами. Красноярская железная дорога находилась далеко от передовой. Но трудовые подвиги, которые совершали здесь мирные люди, по накалу мужества, патриотизма и самопожертвования не уступали подвигам боевым.

На военные



Бригада поезда получает инструктаж перед поездкой. 1941–1945. Третий слева машинист паровозного депо Красноярска Борис Васильев – в будущем кавалер ордена Ленина

Каждый работал за троих

Более 16 тысяч красноярских железнодорожников ушли на фронт – почти три четверти всего списочного состава. С началом войны руководство страны поставило перед железнодорожным транспортом максимально конкретную задачу: подчинить всю организацию перевозок потребностям фронта.

24 июня 41-го, на третий день войны, на всех железных дорогах Советского Союза был введен воинский график движения поездов. Он подразумевал первоочередное продвижение военных эшелонов, максимальное использование пропускной способности линий и четкую работу станций.

На железную дорогу легла еще одна ответственная задача: доставка и прием эвакуационных грузов с оборудованиями, вывозимыми из западных областей страны. В Красноярский край было направлено более двух десятков крупных предприятий и около 80 тысяч человек. И все они ехали по железной дороге. Эшелоны с эва-

куированными заводами прибывали к нам с августа 1941 г. по февраль 1942 г. Станки, моторы, оборудование оперативно разгружали на станциях Злобино, Базахна, Абакан, Канск. Люди работали на пределе возможностей, круглосуточно, вручную стаскивали с платформ многотонные станки и тяжеленные ящики.

С началом войны в трудовых коллективах магистрали с новой силой развернулось стахановское движение, а также активно развивавшееся с конца 1930-х годов движение железнодорожников-ударников, последователей машиниста Николая Лунина – это когда экипаж паровоза сам же его ремонтирует и обслуживает, не прибегая к помощи специальных бригад. Только в депо Красноярск «по-лунински» работали 110 паровозных бригад. За несколько месяцев число передовиков труда выросло почти до двадцати тысяч.

На ПВРЗ и «Сибтяжмаше», выпускавшем паровозы, стартовали движения многостаночников и двухсотников-трехсотников – рабочих, выполнявших две-три нормы за смену.

Михаил Иванович Мигунов, ставший впоследствии механиком-водителем танка Т-34 (он прошел боевыми дорогами до Чехословакии), вспоминал: «В холодные декабрьские дни 1941-го послали меня обучаться в ФЗО на Красноярский паровозоремонтный завод, в литейный цех. Отливал там под присмотром старших гранаты Ф-1, пропеллеры для самолетов и т. д. Давали паек: 50 граммов масла и кусок хлеба, и все. Однажды пришлось

За себя и за товарища, ушедшего на фронт

В инструментальном цехе депо Красноярск лучший слесарь-стахановец т. Ивацков Дмитрий Тимофеевич был призван в ряды Красной Армии. Справа ему доверила почетную обязанность – защищать родину от фашистских разбойников.

Слесари цеха, проводив товарища, решили коллективно его замкнуть в цехе и производительность труда не только не опоздать, а, наоборот, повысить.

Взяв такое обязательство, стахановцы сейчас настойчиво борются за уплотнение рабочего дня. Выработка их в последние дни увеличилась. Слесари т. Миленин стал выполнять производственные нормы на 350 проц. т. Тольмачев, в течение двух дней, то-есть за 16 рабочих часов выполнил столько работы, на которую по норме надо было затратить 72 часа.

А. ТИМОФЕЕВ — слесарь-стахановец инструментального цеха депо Красноярск.

попасть в токарный цех. Там я увидел бледных, худеньких подростков, девчонок и мальчишек, которые, стоя на подставках, чтобы достать до станка, точили болванки для снарядов».

Вместо ушедших на войну мужей на дорогу пришло более семи тысяч женщин, быстро освоивших мужские специальности – машинистов, помощников машинистов, кочегаров, обходчиков, путейцев. Иланские женщины-активистки выступили с обращением в газете: «Мы просим работы не из-за того, что нуждаемся в деньгах, а потому, что хотим помочь Красной Армии скорей разгромить врага. Направьте нас на любую работу. Весь свой заработок мы будем отдавать в фонд обороны. Будем овладевать железнодорожными специальностями, чтобы в случае необходимости встать на место своих мужей».

Широкое развитие получило наставничество и шефство опытных железнодорожников над молодежью. Ветераны-пенсионеры железной дороги стали возвращаться на производство. Одним из первых вернулся на ПВРЗ пенсионер Н. И. Юсупов, проработавший на заводе 30 лет. Через газету он выступил с призывом: «То-

варищи старые кадровые рабочие! У нас есть богатый опыт и практика, идемте на производство. Давайте учить молодежь. Этим мы освободим для фронта сотни пулеметчиков и танкистов и внесем свой вклад в дело борьбы с фашизмом».

Юсупова поддержали десятки пенсионеров. К работе вернулись 72-летний С. М. Космынин, 70-летний Ф. Т. Карпов, 65-летние А. И. Данилов и П. П. Колегов и другие. Многие из них встали к станкам. Не щадя своих сил и здоровья, работал в литейном цехе пенсионер Андрей Алексеевич Качимов. Он умер прямо на смене.

По инициативе бригадира вагонного депо Г. Зимниуса в Иланской развернулся сбор средств на постройку бронепоезда. К 1 января 1942 года было собрано 90 535 рублей. Каждый житель города, от мала до велика, стремился сделать свой взнос. Комсомольцы-железнодорожники на постройку бронепоезда заработали на воскресниках свыше шести тысяч рублей, сдали облигаций на 14 500 рублей. Ежемесячно каждый молодой рабочий отчислял в фонд обороны однодневный заработок.

30 тонн угля за смену – вручную

«Открылся семафор, и мы тронулись в путь. Забралась я на тендер, а уголь настолько смерзся, что лопате не поддается. Пришлось брать в руки кайлу, долбить. Руки мерзнут, всю ветром пронизывает, но долбишь. Первое время от лома, кирки и лопаты ладони и пальцы покрывались волдырями. Сядешь на уголь, поплачешь и опять долбишь. Иной раз за одну поездку по 20–30 тонн угля переворачиваешь. Сейчас самой не верится, что это можно было сделать девичьими руками. Поезда все шли воинские, литерные, все к фронту. Нельзя было стоять ни минуты лишней. Приедешь в оборотное депо в Уяр, пока экипируешь паровоз: вычистишь поддувало, зольник, переднюю топку, наберешь воды, оботрешь паровоз, ты и сама на себя не похожа, не чувствуешь себя. Доплеться до постели и спишь как убитая. Ведь тебе, хрупкой девушке, всего лишь семнадцать». Из воспоминаний **Нины Авдуловой (Трояновой)** – в годы войны работала помощником машиниста в Иланском паровозном депо.



рельсы

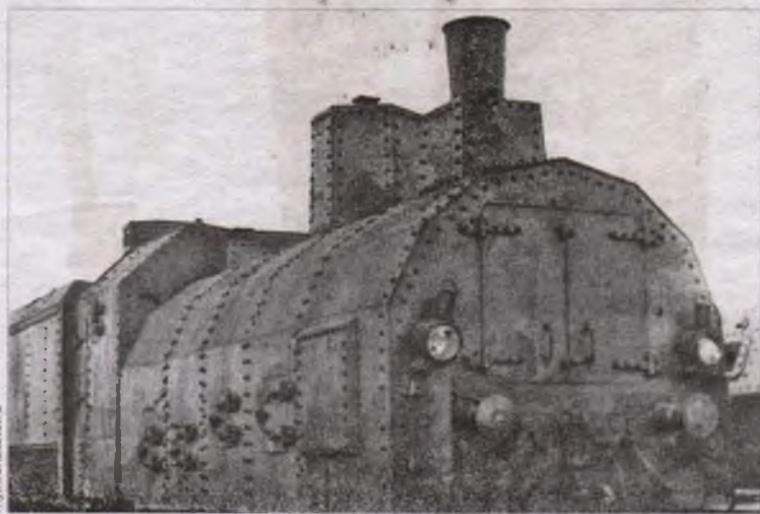
Красноярская железная дорога в годы Великой Отечественной

Поезда одевались в броню

С началом войны все народное хозяйство нужно было в кратчайшие сроки перестроить на военный лад. Железную дорогу и ее производство – в первую очередь.

Старейший в Красноярске паровозовагоноремонтный завод, на котором работали к началу войны 3 100 кадровых рабочих, кроме ремонта локомотивов и вагонов с июля 1941 года стал выпускать специальные ремонтные поезда для фронта. Каждый такой поезд состоял из нескольких десятков вагонов и площадок, в которых были смонтированы механические мастерские, электростанции и даже передвижные подъемные краны. Назначение спецпоездов состояло в том, чтобы ремонтировать поврежденные самолеты, танки, паровозы и вагоны непосредственно в условиях фронтовой или прифронтовой полосы. Восстанавливать разбитые железнодорожные пути. За 1941 год красноярским ПВРЗ было подготовлено 20 спецпоездов, в 1942-м – еще шесть. Здесь же делали и поезда особого назначения: санитарные, банно-прачечные.

Но особая гордость завода – бронепоезда, крепости на колесах. Наш ПВРЗ выдал фронту два таких поезда – «Красноярец» и «Енисей». На платформах монтировали каркасы башен, площадок для размещения орудий и пулеметов, специальные отсеки для боеприпасов. В заводских цехах пришлось даже освоить специальную закалку сталь-



Красноярский паровозовагоноремонтный завод выдал фронту две рельсовые крепости: «Красноярец» и «Енисей»

ных листов, чтобы они превратились в броню – для обшивки паровозов обычный металл не годился.

В срочно реконструированных цехах ПВРЗ, в локомотивных депо Красноярска и Иланской начали выпуск различных боеприпасов, 82-миллиметровых минометов, корпусов для 122-миллиметровых снарядов, огнеметов и т. п.

ПВРЗ принимал оборудование сразу четырех заводов, за четыре месяца сюда поступило более тринадцати составов с техникой и рабочими. Для скорейшего запуска оборудования выстроили новый цех, увеличили мощность ТЭЦ, расширили инструментальный цех, построили общежитие.

Впечатляют данные о количестве новаторов производства на ПВРЗ: в 1941-м их было 47,7 % от общего числа работников, то есть, фактиче-

ски, каждый второй рабочий. В дальнейшем эти показатели только росли. Каждый пятый рабочий выполнял норму на 200 % и выше. Новаторская практика включала в себя и разработку масштабных концептуальных нововведений. Например, в 1941 г. завод осваивал сборку санитарных поездов. Оборудование для них должно было поступать с других предприятий страны, но оно задерживалось, а фронту такие поезда нужны были позарез. Тогда группа конструкторов сделала все необходимые чертежи, и завод приступил к производству оборудования из собственных материалов. Работа, которая в мирное время потребовала бы нескольких месяцев, теперь была выполнена в течение нескольких суток! Вскоре санитарные поезда из Красноярска один за другим пошли на фронт.

Наш паровоз дошел до Потсдама

3 июля 1941 года был получен приказ наркома тяжелого машиностроения об эвакуации в Красноярск из г. Орджоникидзе крупного паровозостроительного завода «Красный Профинтерн».

Накануне войны он выпускал треть всех производимых в стране паровозов, 100 % большегрузных вагонов и платформ, краны и оборудование для ГЭС.

Всего для перебазирования завода «Красный Профинтерн» потребовалось 7 550 вагонов. В Красноярск прибыли около четырех тысяч квалифицированных специалистов, не считая членов их семей. Огромное предприятие решили разместить на строительной площадке на правом берегу Енисея, где перед самой войной началось сооружение завода «Сибтяжмаш».

За годы войны завод выпустил 40 паровозов серии СО («Серго Орджоникидзе»). Красноярские локомотивы отличались от своих собратьев из этой же серии: над их усовершенствованием работали заводские проектировщики под руководством главного конструктора Григория Александровича Шукина. Красноярские паровозы свободно брали составы по 40 вагонов, а иногда в силу военной необходимости тянули поезда и потяжелее. За счет новой топки была увеличена площадь обогрева воды. Па-

ровозы красноярской марки отличались и живучестью (выходили из-под артобстрела с тяжелыми повреждениями, но своим ходом), и долговечностью (работали по 30–40 лет на магистралях страны и маневровых путях).

Один из этих паровозов – СО-17-1613 – в 1945 г. доставил советскую делегацию в немецкий город Потсдам, где проходила дипломатическая конференция стран-союзников, посвященная завершению войны. Сегодня копия такого паровоза установлена на перроне вокзала станции Красноярск (на фото).



«Сутками не отходили от станков»

«С первого дня войны кто по призыву, кто добровольцем ушел защищать Родину. Ежедневно рабочие направлялись на фронт. Оставшиеся трудились за десятерых. Помнится такой случай. Отработал на станке 12 часов, сменщика нет. Ушел на фронт. А замену где найдешь? Сутки отстоял, двое, третьи подходят к концу. В голове звон, состояние почти бессознательное, но рабочее место не решился бросить. Дали мне 8 часов поспать, а потом вновь несколько суток работы.



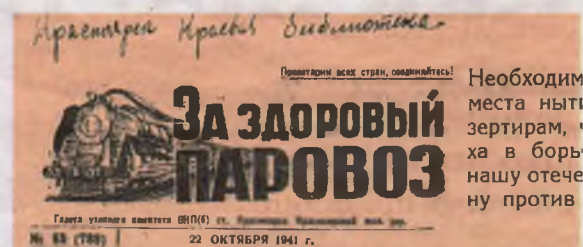
Трудность положения усугубляло плохое питание. Кормили нас в деповской столовой негусто: блюда из турнепса, черемши и тому подобное. Хлеба выдавали мало, вкуса его не успеешь понять, пока ешь. Сутками не отходили от станков новички, хотели быстрее освоить профессию.

Многие имена уже забылись, но некоторые запомнились хорошо: Сергиенко, Монид, Жерябин, Богданова. Они перевыполняли норму в два раза. Мне, токарю 8-го разряда, пришлось поработать на станках всех марок. Производительность труда доходила до 300–400 %. Но трудились не ради денег, их почти не получали. Отпускные за пять лет ушли в фонд обороны. 15 000 рублей я отдал любимой Родине».

Из воспоминаний работника локомотивного депо станции Иланская Т. Е. Анисимова.

Фронту отдавали последнее

В годы войны железнодорожники и члены их семей собрали для бойцов Красной Армии свыше тысячи пар валенок, 1 433 фуфайки и 387 полушубков, 1 366 теплых брюк, около четырех тысяч шапок и столько же пар перчаток, варежек и рукавиц, множество других вещей, так нужных бойцам на фронте. Всего за годы войны красноярцы отправили на фронт 253 вагона с различными подарками. 78 путевых обходчиков отказались от оплаты за заготовку топлива и передали в фонд обороны сэкономленную сумму в 12 187 рублей. Коллектив ст. Зелдеево собрал за два дня 17 тысяч рублей на эскадрилью боевых самолетов.



Шире размах творческой мысли

От Советского Информационного Вечернее сообщение 20 окт

В дни Отечественной войны, когда все силы и способности страны должны были быть направлены на победу над врагом, необходимо было...

В течение 20 октября шла борьба за восстановление работы Вильямовской в течение 13 октября...

В годы войны в крае исправно выходили как минимум две железнодорожные газеты – «Красноярский железнодорожник» и «За здоровый паровоз». Так в те годы называли паровоз исправный, ухоженный, все системы которого работают как единый организм

Сергей БУРЛАКУ
При подготовке материала использованы книги: «Память сильнее времени. Воспоминания железнодорожников Восточно-Сибирской магистрали о Великой Отечественной войне». Издание ВСЖД. 2015. Красноярск – Берлин. 1941–1945. Красноярск. 2010. Снимки из фондов музея истории Красноярской железной дороги