



**ПОБЕДА!**  
1945–2020

В этом году страна отпраздновала 75-летие Великой Победы, поэтому к названию нашей рубрики прибавились даты: 1941–1945. В ней мы публикуем архивные fotosнимки, 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 расскажут, 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.

В этом году страна отпраздновала 75-летие Великой Победы, поэтому к названию нашей рубрики прибавились даты: 1941–1945. В ней мы публикуем архивные fotosнимки, 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 расскажут, 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.

# В тылу – как на передовой

В годы войны железная дорога была приравнена к действующей армии. Ее рабочие и служащие считались мобилизованными. Производственная дисциплина была армейской, спрос за ошибки – строжайший, вплоть до трибунала.

Как и вся страна, железнодорожники станции Иланская Красноярской железной дороги, одной из крупнейших на Транссибе, все силы отдавали фронту. На станции в годы войны были созданы санпропускник, продовольственный и медицинские пункты, передвижные военно-эксплуатационные отделения, головные, ремонтные поезда и восстановительные отряды, поезда по ремонту водоснабжения и связи, по текущему ремонту паровозов и вагонов, пострадавших от бомбардировок и обстрелов.

В локомотивных депо Красноярска и станции Иланская наладили производство мин, снарядов, минометов и огнеметов, другого нужного фронту оружия.

В пятидесятиградусные морозы многие бригады не сходили с паровоза по 30–36 часов. Нормы выполнялись на 280–400 процентов. На станции широко распространилось лунинское движение, борьба за строжайшую экономию и бережливость. Суть этого движения, у истоков которого стоял машинист Новосибирского депо Николай Лунин, заключалась в том, что текущий ремонт локомотива выполняла сама паровозная бригада, а не слесари-ремонтники. Благодаря этому методу в Иланском депо пробег паровоза между промывками довели до 6 500 км при норме 4 000 км, и этим намного ускорили продвижение грузов к фронту.



На снимке: Н. Г. Загребин, дежурный по депо ст. Иланская, на своем рабочем месте (1943–1945)

Снимок из фондов музея истории Красноярской железной дороги