

КРАСНОЯРСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НА ФРОНТЕ И В ТЫЛУ
KRASNOYARSK RAILWAY WORKERS ON THE FRONT AND THE
REAR

Пономарёв В.С., Свирская Е.С.

Ponomarev V. S., Svirskaya E.S.

Научный руководитель: к.и.н., доцент Шевченко Н.П. Scientific supervisor:
PhD, associate Professor Shevchenko N. P

ФГБОУ ВО «Красноярский институт железнодорожного транспорта» –
филиал Иркутского государственного университета путей сообщения VPO
"Krasnoyarsk Institute of Railway Transport" - a branch of the Irkutsk State
University of Railway Transport

Аннотация: В статье на основании музейных материалов рассматривается вклад железнодорожников Красноярска и края в Победу, приводятся воспоминания участников войны и тружеников тыла

Abstract: The article on Museum materials examines the contribution of railway workers of Krasnoyarsk and edge in Victory, memoirs of war veterans and home front workers

Для гражданского и профессионального становления важно знать не только историю страны в целом, но и отраслевую. В год 70-летия Победы в Великой Отечественной войне мы снова обращаемся к героическим страницам истории, в том числе к вкладу железнодорожников края в Победу. Вся страна поднялась на защиту Отечества. Победу ковали на фронте и в тылу.

22 июня 1941 г. десятки тысяч сибиряков, в том числе работавших на железной дороге, уже на следующее утро пришли на сборные пункты военкоматов, чтобы отправиться на фронт.

На фронт ушли 16 000 работников Красноярской железной дороги. Большая часть коллектива осталась работать на магистрали.

Оставшиеся помогали фронту ударным трудом на своих рабочих местах.

Искали и другие возможности помочь фронтовикам. Так, 30 грузчиков угольного склада ТЭЦ ПВРЗ подали коллективное заявление в завком профсоюза с просьбой переслать полагающуюся им теплую спецодежду бойцам Красной Армии. Такие же заявления стали поступать от рабочих и других цехов ПВРЗ.

27 июня 1941 года газета “Красноярской рабочий” опубликовала обращение 286 жен железнодорожников. Они писали: «В эти грозные для страны дни мы, жены железнодорожников, полны желания оказать помощь бойцам Красной Армии, выполняющим великую боевую задачу. Мы решили подготовить подарки бойцам Западного фронта. Обращаемся ко всем женщинам Красноярска с призывом подготовить подарки нашим дорогим бойцам. Пусть они, командиры и политработники, получая подарки, помнят, что за ними стоит весь многомиллионный советский народ, готовый в любую минуту встать на защиту своих завоеваний...».

Их призыв был услышан, многие женщины днем работали на производстве, а ночами вязали для воинов носки, варежки, шарфы, перчатки, шили шапки и кисеты. Всего за годы войны красноярцы отправили на фронт 253 вагона с различными подарками.

На коллектив Красноярской дороги легла тяжелая и вместе с тем ответственная задача перестроиться на новые условия работы.

К перевозкам мирных грузов добавилось отправка воинских эшелонов с военными и техникой, прием эвакуационных грузов с оборудованием, вывозимым из западных областей страны.

Уже в первые месяцы после начала войны в край с запада было эвакуировано свыше сорока заводов и фабрик. Станки, моторы, оборудование оперативно разгружали на станциях Злобино, Базаиха, Абакан, Канск. Люди, в числе которых был и будущий писатель Виктор Астафьев, работали на пределе возможностей, но у них еще хватало сил на участие в массовых воскресниках. Только на них было разгружено 2150 вагонов со станками и другим

оборудованием.

Заменив ушедших на фронт, молодые рабочие стали переходить на одновременное обслуживание нескольких станков. Так, в механическом цехе ПВРЗ токарь Г. Андреев обслуживал три станка, выполняя за смену до девяти норм.

Не только взрослые подавали примеры трудового героизма и самоотверженности. К станкам встали подростки, которые работали наравне с опытными рабочими.

Более 7 тыс. женщин стали осваивать специальности машинистов, кочегаров, токарей, слесарей. Многие девушки проработали почти до конца войны кочегарами и помощниками машинистов. [1, 67]

Нина Авдулова (Троянова), бывший помощник машиниста паровоза вспоминает: «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 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 девичьими руками сделать. Все поезда шли к фронту, нельзя было стоять ни минуты лишней. От усталости ты и сама на себя не похожа, не чувствуешь себя. Доплетишься до постели и спишь как убитая. Ведь тебе, хрупкой девушке, всего семнадцать» [2]. Впечатляют все результаты хозяйственной деятельности магистрали в суровые военные годы. Они значительно превышают показатели мирных предвоенных лет по грузовым и пассажирским перевозкам, по средней технической и участковой скорости, по среднесуточному пробегу паровозов, по погрузке и выгрузке, по отправлению поездов по графику. План 1941 г. Был перевыполнен почти на 3.9 млн. руб. Каждый второй рабочий являлся новатором производства, а каждый пятый выполнял норму на 200% и выше. На заводе были созданы десятки школ новаторов труда, в которых обучались

рабочие, не имевшие достаточного производственного опыта.

За годы Отечественной войны красноярские железнодорожники принесли в доход государству 270 миллионов рублей. Было отремонтировано более 6 тысяч паровозов, около 32 тысяч вагонов. [1, 69]

В сентябре 1945 г. Нарком путей и сообщения заявил: «Красноярская дорога, своей положительной работой в период в войны успешно преодолела величайшие трудности военного времени, сумела сплотить коллектив железнодорожников и создать условия, при которых воинские перевозки осуществлялись ранее установленных сроков».

Многие рабочие железной дороги, имея бронь, шли добровольцами на фронт.

Сотни митингов прошли в Управлении дороги, на больших и малых станциях магистрали. Выступавшие на них выражали готовность немедленно отправиться на защиту Родины.

Так, молодой рабочий разборочного цеха ПВРЗ В. Халитов писал: «Прошу зачислить меня в ряды Красной армии, я готов отдать все свои силы и жизнь за нашу Советскую Родину. Мои родители-участники гражданской войны, и я тоже должен бороться с лютым врагом - Германским фашизмом, напавшим на Советский Союз».

Работники Красноярской магистрали, ушедшие на поля сражений в первые же дни после начала Отечественной войны, показали себя мужественными и отважными воинами и командирами, многие на фронте вступали в партию

Они не щадили сил, а когда было надо и самой жизни, защищая Родину. Их ратный подвиг по достоинству оценила страна. Многие после победы над врагом вернулись в родные края кавалерами боевых орденов и медалей.

Более 20-ти человек получили звание Героя Советского Союза за подвиги в боях с фашистскими захватчиками.

Ещё до Великой Отечественной войны двум железнодорожникам было

присвоено звание Героя Советского Союза. Первым из них был ремонтник железнодорожного пути *Лазарев Иван Романович*, получивший звание Героя 25.10.1938 г. за мужество и героизм, проявленный в боях у оз. Хасан. Вторым был телеграфист ст. Клюквенная *Борисенко Григорий Яковлевич*. Звание Героя Советского Союза ему было присвоено 17.11.1939 г. за бои против японских захватчиков на р. Халхин-Гол.

Многие улицы Красноярска носят имена Героев, в том числе имя *Вениамина Владимировича Вильского* (1925-1980 гг.) Младший сержант, автоматчик разведывательной роты. Звание Героя Советского Союза получил 10.04.1945 г. (Ему было всего 20 лет!)

Шесть выпускников Красноярской школы военных техников (сегодня – Красноярский железнодорожный техникум) были удостоены звания героя Советского Союза, в том числе

Сосновский Алексей Васильевич (1924-1943 гг.), который удостоился звания Героя Советского Союза 03.06.1944 г. (посмертно) за взятие высоты в Спас-Деменском районе Калужской области [3]. На фронте и в тылу красноярские железнодорожники не щадили сил, приближая Победу!

На майское заседание исторического клуба КРИЖТ «Хронос» были приглашены участник военных действий Владимир Александрович Гассан и труженик тыла, выпускник Школы военных техников Анатолий Павлович Герасимов (полковник в отставке, начальник транспортной милиции).

Гассан Владимир Александрович родился 25 января 1924 г. Окончил Военную Академию тыла и транспорта. Участник войны. Награждён медалями: «За боевые заслуги», «За победу над Германией» и др. юбилейными медалями. Военный пенсионер. Строил мосты на озере Байкал. Участвовал в строительстве БАМа, на станции Саянской ставил первые колышки и строил первые дома. Участвовал в прокладке пути Саянская -Абуя длиной 81 км.

Работал в техникуме с 1969 по 1991 год, преподавателем спецдисциплин путевого хозяйства.

Из воспоминаний ветерана: «22 июня 1941 г. после выпускного вечера в школе со своими друзьями гулял в Красном Бору (дачное место под Смоленском). Ребята обратили внимание, что в темноте, тихо грузились солдаты в эшелонах. И только утром я узнал, что началась война! Призвали в армию и направили в Смоленское артиллерийское училище. Через три недели выехали на учение, до ночи рыли окопы, а в 6 часов утра снова «подъём». Через день появились немецкие танки, а наши ребята с учебными винтовками. Меня ранили в первом же бою. Госпиталь в Саратове, три месяца лечения, затем железнодорожное училище. В 1942 г. окончил училище по специальности котельщик паровозника. В армию призвали на Тихоокеанский флот, но привезли в Ленинград. На Ладожском озере погрузили на буксир. Во время переправы попали под обстрел, прямое попадание. Плавал я хорошо, но шинель намокла, стоял ноябрь, вода холодная, а утром нас подобрал буксир-спасатель. Попал в госпиталь с воспалением лёгких, желтухой и ревматизмом. Но в январе 1943 г. снова переправился по «дороге жизни» в Ленинград, познал блокаду. Затем Курское танковое училище, учился 6 месяцев и воевал на 2-ом Украинском фронте. После очередного тяжелого ранения был комиссован. Победу встретил в Москве! Из 18 одноклассников, только трое вернулись с войны».

Живое общение с непосредственными участниками событий не заменят никакие учебники. Именно такие встречи вызывают чувство гордости и благодарности всем, кто приближал Великую Победу!

Список литературы:

1. Карпухин, К.В. Так побеждали врага [Текст] / К.В.Карпухин // Железнодорожный транспорт. - 2015. - №2. – С. 66-69.
2. Материалы музея истории Красноярской железной дороги.
3. Материалы музея Красноярского железнодорожного техникума.