

ДВИЖЕНЦЫ В ГОДЫ СУРОВЫХ ИСПЫТАНИЙ

Роль железнодорожного транспорта во время войны чрезвычайно возросла. В предвоенные годы, как и в других отраслях народного хозяйства, наша страна провела огромную работу по железнодорожному транспорту. Ускоренно проводилась реконструкция железных дорог. Созданы и внедрены более мощные локомотивы, большегрузные вагоны, начали внедряться автоматические тормоза, автосцепка. Повышались скорости движения поездов, и увеличивалась пропускная способность магистральных направлений. Станция Канаш получила новое железнодорожное плечо на Чебоксары. Однако к началу Великой Отечественной войны многие работы не были завершены. Война по-своему, строго, бескомпромиссно обнажила все недоделки. Она жестоко продиктовала железнодорожному транспорту свои требования: бесперебойно держать связь фронта и тыла, своевременно подвозить на фронт все необходимое для битвы с врагом. Наряду с осуществлением военных перевозок, железнодорожники должны были поставлять большое количество угля, руды, металла, нефти, хлеба, леса и других материалов и тем самым создать необходимые условия для работы промышленности тыла, питающего фронт.

На ходу, в труднейших условиях железнодорожникам надо было увеличивать пропускную способность дорог.

Трудности начального периода войны усугублялись тем, что сотни железнодорожников станции Канаш в первые дни были мобилизованы в армию. Их места заняли преимущественно женщины и подростки. Им требовалось время, чтобы освоиться с новым делом и войти в ритм работы коллектива.

В первые дни войны главный поток грузов шел через станцию на фронт. Он был кратковременным. С продвижением немецко-фашистских войск в глубь страны начался более трудный период в работе движенцев, связанный с перевозкой эвакуированных предприятий и рабочих с их семьями.

Образовалось два потока, два больших направления перевозок: на запад, к фронту, шел поток с войсками и боевой техникой, на восток - с оборудованием и людьми.

В течение нескольких месяцев из прифронтовой полосы в глубь страны было перебазировано более 1360 крупных предприятий.

28 предприятий, фабрик и цехов были размещены на территории Чувашской республики. Сотни составов с оборудованием прошли транзитом через станцию Канаш.

Поток с востока на запад, на фронт, был высокоорганизованным. Однородными были составы по грузам и направлениям. Совсем иное положение с потоком на восток. Как правило, это были смешанные, товарно-пассажирские поезда, составленные из имеющихся на ближайших станциях вагонов. Часто это делалось под обстрелом вражеской авиации. Случалось, что в открытых полувагонах или на платформах ехали люди. Хорошо, если был брезент, которым можно было прикрыться от дождя или снега. Иногда и этого не было. Здесь же станки или материалы, кое-что из вещей эвакуированных. Именно кое-что. Люди спасались от нашествия варваров, и было, конечно, не до вещей... При более благоприятной обстановке два-три крытых вагона выделяли для женщин с детьми. Вместо 36 человек в них набивалось до 80-100. Никто, разумеется, не роптал - горе объединяло людей, которых война лишила крова.

С большим напряжением работали движенцы по формированию поездов на плечо Канаш-Чебоксары. Прибывшие поезда в адрес Чебоксар, Цивильска приходилось переформировывать, так как вес состава на этом участке не превышал 1000 тонн из-за сложности рельефа местности.

Большой объем маневровой работы выполняла станция в связи с прибытием эшелонов с оборудованием и семьями рабочих на вагоноремонтный завод.

Город принял и разместил прибывшее из Вышнего Волочка Калининской области оборудование и рабочие кадры ткацкой фабрики.

Уже осенью 1941 года коллектив станции в содружестве с другими службами узла пропускал в сутки в 2-3 раза больше поездов, чем в довоенные годы. В этом заслуга составительских бригад К. Николаева, К. Евсеева, Н. Афаньева, А. Шутова, стрелочников Е. Никитина, Я. Малофеева, Н. Ясонова, Ф. Сергеева, М. С. Куприяновой, работников технической конторы и информации А. Андреевой, Н. Порфириевой, Ф. Малышевой, А. Кошкиной и сотни других работников. Организующая роль диспетчеров станции Мансурова, Алимова и Корытина обеспечили слаженность в работе всех звеньев

единой маневровой смены.

При непосредственном участии начальника станции Галушкина, его заместителя И. Иванова, инженерно-технических работников был пересмотрен технологический процесс работы станции. В основу были заложены, с учетом военного положения, внедрение передовых методов эксплуатационной работы, обеспечение сокращения простоя вагонов, безаварийность работы, выполнение плана формирования и графика движения поездов.

Все это позволило коллективу станции справиться с возросшим грузопотоком на первом этапе войны. Уместно вспомнить оценку вклада железнодорожников в работу по перебазированию оборудования и людей с запада на восток, данную председателем Верховного Совета СССР М. И. Калининым: «Наши железнодорожники проделали гигантскую работу. На тысячи километров с запада на восток они перекинули горы оборудования, материалов, зерна и миллионы спасавшихся от фашистских варваров людей. Страна этого не забудет и высоко ценит работников железнодорожного транспорта за проделанную ими работу».

Вспоминает Петр Георгиевич Тарасов: «На станцию пришел на работу в июле 1941 года после окончания средней школы № 13. Непросто со школьной скамьи вписаться в рабочий коллектив, тем более в период войны. Но мир не без добрых людей. Определили меня оператором дежурного по станции. С первых дней работы в освоении профессии неоценимую помощь оказал Николай Филиппов. С каждым днем увеличивался грузопоток. На запад шли литерные поезда, срок их обработки был минимальный. Оператор обязан уведомить всех работников, участвующих в обработке состава по прибытию, оповещает о времени прибытия поезда с указанием пути его приема. Вагонники заранее готовятся к техническому осмотру состава с двух сторон — с головной и хвостовой части. Паровозная бригада заранее готовит к смене локомотив. На всю операцию уходит 15-20 минут, и воинский состав уходит на фронт. Хуже было с поездами, которые шли с запада. Составы были, как обычно, сформированы из разных вагонов, отдельные из них отцеплялись для ремонта. Движенцам приходилось затрачивать немало труда на переформирование состава.

Усилился поток поездов с оборудованием и семьями рабочих, которые прибывали в Чувашию и наш город. Не всегда хватало рук для разгрузки оборудования, прибывшего в адрес Канаша. И нам пришлось разгружать оборудование ткацкой фабрики и размещать его в здании городского

культуры. Без ропота и хныканья пришлось выдержать еще одно испытание. В конце ноября 1941 года нас послали на возведение тыловой линии обороны в Шоркистры. Зима наступила ранняя, морозная. Земля промерзла на большую глубину. Инструменты - лом, кирка, лопата, тачка, кувалда и металлический клин. На строительстве было много женщины. Не всем им под силу был такой труд. Нам приходилось брать на себя более тяжелую часть работы. Вскоре нас отзовали.

Станция хронически испытывала недостаток в рабочей силе. Снежная и морозная зима 1941-42 годов принесла дополнительные трудности в работе движенцев. В борьбу со снежными заносами включились сотни жителей сельских сел и деревень, не говоря о горожанах и семьях железнодорожников. Особенно в тяжелых условиях работали составительские бригады, стрелочники, списчики вагонов. Порой приходилось работать сутками, на час-другой где-нибудь приляжешь в уголке и снова за работу.

Несмотря на все невзгоды суровой зимы, коллектив станции обеспечил бесперебойную работу по приему и отправлению поездов.

В августе 1942 года я был призван в ряды Красной Армии. Вместе со мной уходили на фронт мои одноклассники Петр Абламский и Николай Карпичев. Попал в 4-ю гвардейскую зенитную артиллерийскую дивизию резерва ВГК. Был наводчиком 37-мм автоматической пушки. В составе дивизии участвовал в боях на Курской дуге, в битве за Днепр, освобождении Польши. Войну закончил в Берлине. За ратный труд награжден орденами: Славы III степени, Красной Звезды, Польской медалью «За Варшаву 1939-1945 г.г.», медалями «За взятие Берлина», «За освобождение Варшавы» и другими.

После окончания войны вернулся в родной коллектив. Прошел курс обучения на дежурного по станции в Красноуфимской железнодорожной школе по подготовке кадров. После ее окончания работал дежурным по станции. Медленно, трудно шел процесс обновления вагонного парка. Появились более мощные локомотивы, увеличивался вес поездов, шла замена рельсов на более тяжелый тип. По-прежнему острым оставался вопрос своевременного обеспечения переработки возрастающего грузопотока. Недолго пришлось проработать в должности дежурного по станции, был назначен начальником отдела кадров».

В этих воспоминаниях живое свидетельство поколения советских

людей, проживших суровую жизнь, но сохранивших веру в победу над врагом, посягнувшим на нашу Родину.

Характер работы железнодорожника требует всегда строгой дисциплины и неуклонного единоличия. Поэтому Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 года на железных дорогах было введено военное положение, по которому все рабочие железнодорожного транспорта на период войны считались мобилизованными и закреплялись для работы на железных дорогах. Введение воинской дисциплины на транспорте явилось важным организационным мероприятием. Одновременно с этим был утвержден указ о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта. Он сыграл важную роль в укреплении дисциплины и обеспечении слаженности в работе.

Небезынтересны воспоминания Петра Захаровича Захарова - паспортиста отдела кадров станции Канаш: «В начале 1944 года начал работать в отделе кадров станции. Трудно решался вопрос с обеспечением кадрами цехов и производственных участков станции. Не хватало стрелочников, списчиков вагонов, башмачников, острую нужду в рабочих испытывал грузовой двор. А поток грузов постоянно возрастал. Резервы рабочей силы в городе были практически исчерпаны. Приходилось за помощью обращаться в сельские советы, колхозы близлежащих сел и деревень. Не всегда удавалось находить взаимопонимание с руководителями села. Душой и сердцем понимал ответы руководителей хозяйств, что на селе не было свободных рук. Война изрядно подчистила село. Нужда заставляла прибегать к Указу Президиума Верховного Совета СССР о железнодорожном транспорте. Скрепя сердце, руководители хозяйств давали добро и помогали в укомплектовании кадрами станции. По мере освобождения Западных районов нашей страны мы получали из наркомата путей сообщения разнорядки на комплектование бригад железнодорожников различных специальностей для работы на освобожденных от врага станциях и узлах. Все понимали, что нельзя останавливать железнодорожный конвейер, живую артерию страны».

Семнадцатилетней пришла на станцию Фиса Малышева. Война не дала возможности окончить среднюю школу. Отец на фронте. Надо было помогать матери. Шел 1943 год, трудности жизни давали о себе знать, каждый искал выход, как преодолеть невзгоды военного лихолетья. Удивительно то, что в самые тяжелые времена люди находили

поддержку, помочь, а самое главное - доброту. О людской доброте ее память сохранила теплые воспоминания: «Когда пришла в коллектив технической конторы, была удивлена - одни женщины и у каждой кипы бумаг, не поднимая головы все что-то пишут. Вначале растерялась. Когда меня представили, как вновь принятого работника в их коллективе, все на какое-то время обратили на меня внимание. В глазах увидела доброту и улыбки. Отлегло от сердца. Стажировка на должность технического конторщика была непродолжительной. Когда стала вникать в суть работы, то поняла, почему не всегда есть возможность работать с поднятой головой. На каждый прибывший поезд, если он не транзитный, конторщик принимает от главного кондуктора документы, делает сверку наличия вагонов с натурным листом списка вагонов. Принятые от главного кондуктора документы сортируются на три группы в зависимости от их назначения: а) вагоны, проходящие станцию транзитом; б) вагоны, прибывшие под выгрузку; в) сборные вагоны, подлежащие сортировке. Кроме того, готовятся документы для передачи информации на соседние станции на отправляющиеся поезда.

Этот неполный круг обязанностей я не могла бы осилить, если бы рядом со мной не было таких прекрасных людей как Нина Порфирьева, Дуся Николаева, Тося Кошкина, Тося Андреева, Оля Сперанская и весь коллектив.

Немного пришлось мне проработать в этом дружном коллективе. В августе 1944 года в составе бригады железнодорожников Канашского узла мы выехали на станцию Полоцк Витебской области Белоруссии. Вместе со мной были машинист депо П. Саладаев, помощники машинистов Н. Симонов, А. Грошев и другие. Полоцк, крупный железнодорожный узел, работающий на четыре направления, лежал в руинах. Нас разместили в вагончиках. Такие же бригады железнодорожников прибывали из других областей и республик Советского Союза. Шла работа по расчистке и восстановлению разрушенных зданий и обустройству железнодорожного узла. Я приступила к своей работе технического конторщика. Всем нам кроме основной работы приходилось участвовать в восстановительных работах. То, что мы увидели своими глазами и услышали от оставшихся в живых жителей города, приводило в ужас. В городе фашисты создали два концлагеря, один для военнопленных, другой для мирных жителей, в которых погибли десятки тысяч людей. Город лежал в развалинах, люди жили в землянках. Тяжело было смотреть на детей. Здесь в полной мере

осознаешь, какие бедствия принесла война людям, оказавшимся в оккупации. Практически не было ни одной семьи, которая бы не оплакивала потери родных и близких. Здесь мы встретили день Победы. Поистине он был для жителей города, да и для всех нас праздником радости с горькими слезами на глазах. Слишком велика цена этого праздника. Проработала на станции Полоцк до 1946 года. Исполнила свой долг сполна.

Настал срок возвращения. Как ни уговаривали остаться на станции, обещали квартиру, да и сама привыкла к коллективу, но тяга к родным пенатам взяла верх. Вернулась в свой коллектив в момент, когда он начал обживать новое помещение. За время моего отсутствия было построено двухэтажное здание, где разместились все станционные службы. Встреча была теплой, в основном кадры технической конторы остались те же, с которыми начинала работу. Более тридцати лет своей жизни отдала железнодорожному транспорту. В этом коллективе росла, мужала, обогащалась опытом работы и жизни, здесь узнала силу дружбы и взаимопомощи".

Годы войны оставили глубокий след в жизни людей старшего поколения. Эти годы были тяжким испытанием не только для взрослых, но и подростков. Не всем им удалось получить желаемое образование, пожить в беззаботном детстве и юношестве. Война рано заставила их повзросльеть. В пятнадцать лет пришлось Вале Грошевой начать трудовую жизнь. Ее судьба-это судьба многих ее сверстников. «В 1944 году закончила семь классов. Папу, он работал помощником машиниста в депо, направили в длительную командировку в Белоруссию. Мама часто болела. Решили, что мне надо устраиваться на работу. А мне шел шестнадцатый год. С помощью Н. Рыжовой была принята оператором станции. Она же меня учила азам профессии. С большой благодарностью вспоминаю маневрового диспетчера Н. Алимова, дежурного по станции С. Корытина, которые по-отцовски помогали мне быстрее освоить работу. Много полезных советов по оформлению документов давала технический конторщик Дуся Николаева. В смене диспетчера Н. Алимова ощущалась атмосфера дружбы, взаимовыручки, и большой работоспособности. Видимо, наличие этих качеств мне помогло быстро войти в ритм работы коллектива. Объем был очень напряженный. Поезда шли настолько плотно, что порой не было отдушины для небольшого отдыха. На запад шли литературные составы, которые требовали повышенного внимания к их приему и отправлению. Они шли

по особому графику по времени и скорости. Трудным испытанием было, когда приходилось работать подряд две смены. Бывали случаи, когда прямо сидя на табуретке, засыпаешь, глаза сами закрываются. Вскочишь, выбежишь на несколько минут на свежий воздух, собьешь сонливость, и опять на рабочее место. Несмотря на напряженную работу, нас посылали на заготовку дров. Мне пришлось в течение месяца на станции Пинеры работать на валке, распиловке леса. Готовили метровые поленья для топки паровозов. Сотни людей из Канаша выполняли эту тяжелую работу. Были сформированы вертушки, которые мы загружали дровами, в Канаше их выгружали. Такой челночный рейд вертушки совершили все годы войны. Тысячи канашцев, людей всех профессий, прошли через лесоповал. Война заставила пройти через все трудности и невзгоды. Но она и выявила в людях много доброты и милосердия. По инициативе женского актива железнодорожного узла была организована доставка горячей пищи на стрелочные посты, где бригады маневровых паровозов могли перекусить и выпить горячего чая. Инициаторами этого были жена машиниста-инструктора Г. В. Васильева Ольга Илларионовна, Елена Александровна Мысюк, моя мама Юлия Мартынова и многие другие. А сколько раз выходили семьи железнодорожников на уборку снега с путей. И разве можно забыть сбор зимних вещей для фронтовиков. Наверное впервые общая беда так сблизила людей, вскрыла глубинный пласт сердечности и доброты в российском человеке. Коллектив станции для меня остался в памяти моей второй семьей. В нем я проработала от девчонки-подростка до ухода на заслуженный отдых».

Когда теперь, спустя пятьдесят лет, вспоминают ветераны о том, что выпало на их долю, даже не верится порой, что все это было, что это можно было выдержать...

Выдержали. Во время войны трудились так, что казалось - нет пределов человеческим возможностям.

И когда 9 мая 1945 года по радио услышали голос Левитана. «Победа! Полная и безоговорочная капитуляция!»- эти слова врезались в память каждого железнодорожника. В победе была весомая доля тружеников стальных магистралей. Никакого «антракта» между окончанием войны и началом мирного строительства не было.

Изменился грузопоток. Теперь на запад шли составы с пиломатериалами, металлом и другими материалами для восстановления разрушенного хозяйства. Возвращались люди и

оборудование на свои места. А на восток шли поезда с разбитой техникой-сырем для металлургических заводов, эшелоны с демобилизованными воинами-победителями. С каждым днем возрастал объем работы, предприятия переходили на мирную продукцию, входили в строй действующих заводы и фабрики в освобожденных от фашистов районах. Менялось лицо и нашего железнодорожного узла. Локомотивный парк пополнялся более мощными локомотивами, вагонный парк оснащался большегрузными вагонами с автосцепкой, буки заменялись роликовыми подшипниками. Реконструировалось и путевое хозяйство. Все это не только облегчало труд, но позволило повысить вес поездов и увеличить скорость их движения. В результате увеличился оборот вагона, основного показателя работы транспорта. В начале пятидесятых годов станция получила специалистов с высшим и среднетехническим образованием. Инженеры Н. А. Гридасов, Васькина, Венюкова и другие в содружестве с практиками внесли значительный вклад в разработку технологических процессов, реконструкцию станции и культуру рабочих участков.

Впоследствии Н. А. Гридасов был назначен начальником станции, где в полной мере проявились его организаторские способности, выдвинут на должность начальника отдела пассажирских перевозок Приволжской железной дороги, а затем начальником Управления МПС.

Камнем преткновения для движенцев был процесс роспуска вагонов. Для формирования и расформирования поездов использовались вытяжки (специально выделенные пути). Идея создания горки всталась перед коллективом, она обуславливала все возрастающим вагонопотоком. С приходом на станцию Геннадия Васильевича Тулисова эта идея стала воплощаться в жизнь. Он нашел единомышленников в лице главного инженера станции Елены Викторовны Рогожкиной, своего заместителя Алексея Лаврентьевича Лаврентьева. На пути было много трудностей. Работа началась со строительства обводного пути, который дал разрядку в работе сортировочного парка. Работа требовала постоянного внимания и помощи материалами, механизмами. Не считаясь со временем, инициативная группа сумела создать устойчивый строительный коллектив, который со знанием дела и ответственностью вел работы по реконструкции сортировочного парка.

В короткий срок было построено здание диспетчерской со всеми техническими обустройствами. Сдача горки в эксплуатацию значительно повысила скорость роспуска вагонов. Большим событием для

железнодорожного узла явилась электрификация участка Сергач - Казань. По главному пути пошли электропоезда.

Добрый след Геннадий Васильевич оставил в жизни железнодорожников Канаша своей неутомимой энергией и инженерной смекалкой. Не случайно деловые и инженерные качества Геннадия Васильевича были замечены и по достоинству оценены. Он был выдвинут заместителем начальника Казанского отделения Горьковской железной дороги, а затем начальником Казанского отделения дороги.

А. ПЛОТНИКОВ.