

Великая Отечественная мгновенно поставила всю огромную страну перед жёсткой необходимостью в считанные часы перевести гигантское хозяйство на военные рельсы. Причём для железнодорожников – в самом прямом смысле слова.

На начало войны в состав Ульяновского отделения железной дороги им. В.В. Куйбышева (так она называлась с 1936 по 1953 гг.) входили: отдел служб движения, отдел паровозной службы, паровозное и вагонное депо, Ульяновская, Готовская и Мелекесская дистанции пути, дистанция связи, врачебная амбулатория, санэпидстанция, Мелекесская райконтора живой защиты пути (ныне – Димитровградская дистанция защитных лесонасаждений). И всю эту махину предстояло перенастроить на военный лад.



Паровоз серии «Л» («Лебедянка») – последний паровой локомотив, который эксплуатировался Ульяновским отделением Куйбышевской железной дороги. В 1967 году паровозы полностью были выведены из эксплуатации. В мае 1989 года один из них – Л-3291 – в торжественной обстановке был установлен на специально построенное железнодорожное полотно рядом с трамвайной остановкой «Винновская роща», став памятником железнодорожникам, участвовавшим в Великой Отечественной войне и трудившимся в тылу.

«Родной брат Красной Армии»

У дороги – «женское лицо»

На западе уже полыхали ожесточённые сражения, а в далеком тыловом Ульяновске снаряжались первые эшелоны к фронту. На третий день войны отсюда через Инзу, Рязань, Москву и дальше на Смоленск ушла так называемая сплотка – технический состав из 5-ти паровозов (два из которых были под парами и тянули остальных) и теплушки, в которой навстречу войне ехали 10 паровозных бригад в составе машинистов: Михайлова, Жесткова, Буранова, Вашурина, Привалова, Ермакова, а также помощников машинистов Павлова, Рябова, кочегара Юсова и др. Однако в пункт назначения они уже не успели – город горел, там шли кровопролитные бои. Поэтому ульяновцы работали в прифронтовой полосе – водили воинские эшелоны и санитарные поезда.

А тем временем здесь, на Волге, место ушедших на войну железнодорожников заняли их жены и дети.

Из ПОЛИТИНФОРМАЦИИ ПОДОР

(Политотдел дороги. – Авт.):

...В ночь с 26 на 27 июня грузили эшелон бронетанкового училища. По заданию должны были обеспечить подачу 103 платформ и 20 крытых вагонов. На станции Ульяновск-1 не оказалось такого количества платформ, часть платформ находились в Киндяковке с грузом. На ст. Киндяковка работники политотдела мобилизовали свободных от работы работников станции. Прибыли начальники станции и вагонного депо с рабочими и домохозяйками – разгружали платформы с битумом и металлическими прутьями. Состав был сформирован и погружен на 57 платформах и 4 крытых вагонах. Эшелон отправился 27 июня 1941 года в 8 час.10 мин., вместо 2 час. ночи по расписанию.

28 июня 1941 г.

Из публикаций газеты «Пролетарский путь»,

июль-август 1941 года:

По традиции, установившейся в семье ульяновских железнодорожников, общественницы – жены рабочих – регулярно проводят общественный смотр оборудования и паровозов.

Т. Попокова, Махова, Земскова, Чернышева, Богомолова, Родина и другие систематически проверяют оборудование и внешний вид цехов депо, просматривают паровозы. Это не технический осмотр. Но он приносит большую пользу. Рабочие депо и паровозные бригады знают придирчивость женщин. Это заставляет их следить за каждой мелочью внешнего вида станков и машин.

Общественный смотр оборудования и паровозов во многом помог привести депо и машины в образцовый порядок, добиться действительно культурных условий работы в цехах и на паровозах...



Группа выпускников
железнодорожного училища.
1941 год

В грозные дни Великой Отечественной войны железнодорожники 6 отделения встречают свой традиционный праздник «Всесоюзный день железнодорожного транспорта» самоотверженным трудом, сплочённостью и высокой организованностью.

Большую активность проявляют жёны железнодорожников. Они тоже не остаются в стороне и проявляют большое желание самоотверженным трудом крепить мощь нашей родины. 31 июля 180 рабочих, служащих и домохозяйек выехали в колхозы Чердаклинского района на уборку богатого урожая.

Политотдел отделения посылает 32 агитатора, которые выступают перед железнодорожниками с докладами на тему «Железнодорожный транспорт – родной брат Красной Армии».

В период войны кадровые проблемы решались в основном за счёт женщин и подростков, которые составляли 45% от числа всех работающих. В паровозном депо 75 женщин заменили ушедших на фронт мужей и работали на паровозах машинистами (Н.Г. Николаева, М.Я. Малюга), помощниками машинистов (Е.П. Тимошина, Н.Е. Майдюк), кочегарами (Н.В. Мазанова, Н. В. Бажанова, М.Г. Войтович) и др.

Пожилые женщины и школьники в Мелекесской райконторе живой

защиты пути боролись со снежными заносами, а в Ульяновской дистанции пути даже выполняли средний и мелкий ремонт путей, заготавливали шпалы. 13-летний Саша Чужов, 14-летний Файздраниан Мусин, 68-летняя О.А. Михайлова и другие растили урожай на полях подсобного хозяйства.

Ремонтные рабочие Ульяновской дистанции пути комсомолки Раиса Бородулина, Фаина Ананьева, Нина Синдяева, прибывшие на дорогу после окончания ФЗО, попросили дать им самый худший, трудный переезд и сделали его образцовым на дистанции, полностью подготовили его к работе в зимних условиях. А в свободное от дежурств время помогали ремонтникам пути готовить материалы и оборудование для устранения снежных заносов.

Свою роль в тяжёлые годы сыграли профсоюзы и женсоветы (в их мероприятиях были постоянные воскресники); бригада агитпоезда. Женщины-общественницы из семей железнодорожников или сами железнодорожницы наряду с другими землячками шили и реставрировали, стирали обмундирование, собирали тёплые вещи для армии, шефствовали над госпиталями Ульяновска.

На дорогу – как на фронт

И всё же отток профессионалов не мог не отразиться на работе такого

сложного и высокотехнологичного хозяйства, как железная дорога. Не случайно 5 июня 1942 года вышло постановление Государственного Комитета Обороны «О возврате и мобилизации рабочей силы на железнодорожный транспорт». Вскоре его продублировали на местах.

Из директивы Куйбышевского обкома ВКП(б) и областного Совета (Ульяновск тогда входил в состав Куйбышевской области):

«1. Запретить партийным и советским организациям загружать паровозные депо и дорожные мастерские нетранспортными заказами, в том числе и военными без разрешения НКПС.

2. Обязать Горкомы и Райкомы ВКП(б), Горрайисполкомы и директоров предприятий до 5 июля 1942 года возвратить для работы на железнодорожном транспорте ранее работающих на железных дорогах и заводах транспорта – паровозных машинистов, помощников паровозных машинистов, слесарей по ремонту паровозов, котельщиков, газо- и электросварщиков.

3. Обязать Секретарей Горкомов и Райкомов ВКП(б), Председателей Горисполкомов и Райисполкомов области отобрать до 1 июля в порядке выполнения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 13 февраля 1942 года из городского и сельского трудоспособного населения и членов семей работников железнодорожного транспорта для работы на железных дорогах 2000 человек.

4. Обязать начальника дорожного отдела приёма и увольнения обеспечить приём и оформление направляемых на железнодорожный транспорт в порядке мобилизации и в порядке возвращения рабочих с нетранспортных предприятий».

В общем, на железную дорогу направляли как на фронт. Работы в тылу было действительно много. В начале войны в Ульяновском паровозном депо наладили производство

запасных частей, открыли чугунолитейный цех. Для повышения пропускной способности участков с октября 1941 года была введена «живая блокировка», осуществляемая на перегонах сигнальщиками – людьми, расставленными вдоль пути на расстоянии видимости. С помощью подаваемых ими сигналов организовывалась безаварийность на железнодорожном транспорте: ритмичное движение поездов, очередность пропуска составов.

Не прекращалось техническое перевооружение железной дороги: не только ремонтировались, но и строились железнодорожные линии; оснащались подъездные пути, новые погрузочные площадки, расширялись парки формирования поездов.

Постоянными героями газетных публикаций тех лет были рабочие, многократно перевыполнявшие различные трудовые нормы. В статье «Куём Победу над врагом», опубликованной в газете «Пролетарский путь» 14 августа 1941 года, председатель месткома депо А. Матков рапортовал:

«Дни Отечественной войны ознаменованы многочисленными трудовыми подвигами коллектива Ульяновского паровозного депо.

В депо много рабочих, выполняющих более двух, трёх и даже пяти норм. Токарь Никифоров в июле выполнил более четырёх норм, токарь комсомолец т. Карпов – свыше трёх с половиной норм, а в отдельные дни он вырабатывал пять с половиной норм. Комсомолец токарь Денисов выработал более двух с половиной норм. Молодой токарь Зайцев выработал в июле две нормы, строгальщик Алексеев – около четырёх норм».

Сообщалось также о том, что в День железнодорожника путевцы организовали воскресник, на котором заработали 2054 рубля и перечислили их в Фонд обороны. Кроме того, они решили ежемесячно отдавать



туда же однодневный заработок «до конца разгрома гитлеровских орд». Такая вот получилась «сплотка» фронта и тыла.

Кто-то скажет: «Пропаганда...». Однако и всеобщего энтузиазма в те годы тоже было достаточно. Хотя на одном энтузиазме далеко не уедешь, даже если ты железнодорожник...

Фронт выгрузки

5 февраля 1942 года бюро Куйбышевского Комитета ВКП(б) и Особое заседание исполкома Облсовета депутатов трудящихся приняли Постановление №28. Оно называлось «О мерах обеспечения разгрузки вагонов с местным грузом по железной дороге им. В.В. Куйбышева».

В документе руководители ряда предприятий обвинялись в благодушии, беспечности и безответственном отношении к вывозу грузов, прибывающих по железной дороге в их адреса. Это, по мнению членов бюро и депутатов, привело к большому скоплению на фронтах выгрузки невывезенного груза и задержке в подаче вагонов. В нерасторопности упрекалось и руководство самой дороги (нач. тов. Воробьев):

«Считая в дальнейшем такое положение нетерпимым, для исправления ситуации постановили: назначить уполномоченных обкома ВКП(б) и исполкома облсовета по выгрузке и вывозу грузов». В Ульяновске им стал

тов. Давиденко, в Мелекесе – тов. Калмыков, в Инзе – тов. Агапова.

Кроме того, секретарей парторганизаций тех районов и городов, где находились железнодорожные станции, а также руководителей местных органов власти обязали:

«а) привлечь в порядке трудгужповинности рабочую силу и автогужтранспорт всех ведомств для выгрузки и вывоза грузов с фронтов, выгрузки предприятиям и организациям, не имеющим транспорта и нуждающихся в помощи;

б) предоставить право уполномоченным Обкома партии и облисполкома производить мобилизацию автогужтранспорта по нарядам на срок по их усмотрению, мобилизацию рабочей силы (грузчиков) ежедневно производить с учётом необходимого количества для своевременного обеспечения выгрузки прибывающих грузов;

в) предупредить руководителей предприятий и организаций, что за невыполнение нарядов и указаний уполномоченных по выгрузке и вывозу грузов обком партии и облисполком будут привлекать к уголовной ответственности».

А работу по вывозу и выгрузке грузов требовалось производить круглосуточно.

Что касается директоров «провинившихся» предприятий, то их предупредили: если они «в ближайшие 2-3 дня не примут решительных мер к разгрузке и вывозу грузов с жел.

дороги, то их действия будут рассматриваться как преступление перед государством со всеми вытекающими отсюда последствиями».

Постановление, конечно, жёсткое. Но тогда было не до «сантиментов».

Рокада

Рокадой на военном языке называется дорога, идущая параллельно линии фронта. Её наличие позволяет оперативно маневрировать силами и средствами, быстро перебрасывая их с одного участка на другой, в зависимости от обстановки. По рокаде подвозят пополнение, боеприпасы, эвакуируют раненых. В преддверии Сталинградской битвы именно такой должна была стать железная дорога Свияжск-Киндяковка-Сызрань-Саратов-Сенная. Но прежде её надо было... построить. Причём в кратчайшие сроки.

Постановление Государственного Комитета Обороны по этому поводу вышло 3 марта 1942 года, а 4 марта бюро Куйбышевского обкома ВКП(б) и облисполком выпустили совместное постановление №79 «Об обеспечении строительства железнодорожной линии Саратов-Ульяновск».

Ульяновские железнодорожники принимали участие в строительстве участка от Киндяковки (Ульяновск-Центральный) до Сызрани. Уполномоченным от управления дороги им. В.В. Куйбышева был назначен начальник Ульяновской дистанции пути А. Золотницкий.

Руководителям всех районов, через которые пройдёт дорога, предписывалось «привлечь под их личную ответственность на строительство железнодорожной линии Саратов-Ульяновск в порядке платной трудовой и гужевой повинности на срок до окончания строительства местного население из числа колхозников, единоличников и эвакуированного населения в количестве 9 тысяч рабочих и 2,5 тысячи подвод с возчиками».

Для обеспечения всей этой массы народа инструментом и бытовыми предметами надлежало «до 17 марта т.г. установить задание предприятиям области на изготовление из местных ресурсов шанцевого, ударного, плотничного, кузнечно-го, слесарного инструмента, тачек и

предметов хозяйского в количествах и в сроки по согласованию с начальниками строительства, а также обеспечить на предприятиях области ремонт механизмов, оборудования и транспортных средств строительства, прикрепив для этой цели к строительству отдельные предприятия и артели кустарно-промысловой кооперации».

Секретарям райкомов ВКП(б) и председателям исполкомов Радищевского, Тереньгульского, Сенгилеевского и Ульяновского районов предписывалось предоставить в распоряжение начальников строительства необходимые помещения для размещения участков и жилья для рабочих и инженерно-технических работников во всех населённых пунктах, расположенных на трассе железнодорожной линии Саратов-Ульяновск.

Начальники областных автоуправления и ГАИ должны были мобилизовать из хозяйств и предприятий местной, республиканской и Союзной промышленности Куйбышевской области и гор. Куйбышева «100 грузовых и 5 легковых ходовых автомашин с шофёрами и обеспечить передачу этих машин в исправном состоянии не позднее 20 марта начальникам строительства».

Всё это огромное количество мобилизованных надо было регулярно кормить. Поэтому руководителю областного заготовительного общества, начальнику управления лесоохраны и лесонасаждений предписывалось в районе строящейся железной дороги и вдоль реки Волги на расстоянии не свыше 10-15 км отвести земли, пригодные для пастбищ, сенокосов и организации сельскохозяйственных предприятий, карьеров и подсобных хозяйств, а госрыбтресту – участки для ловли рыбы в прилегающих к трассе водоёмах, в том числе по реке Волге.

Кроме того, в распоряжение строительства передавались пригородные совхозы со всеми материальными ценностями, сельскохозяйственным инвентарём, продуктивным скотом, тягловой силой, со всем наличным семенным материалом и товарной продукцией и квалифицированными рабочими – комбайнёрами, трактористами и др., а также специалистами сельского хозяйства, работающими в этих совхозах.

Облздравотдел организовал медико-санитарное обслуживание работающих на трассе, а уполномоченный управления промкооперации и заведующий облместпромом – починочные, сапожные, швейные и др. мастерские.

В данной публикации цитируется лишь часть того обширного постановления бюро Куйбышевского обкома ВКП(б) и облисполкома, но и она позволяет осознать тот громадный объём организационной работы, которая была проведена в повоенному сжатые сроки.

Уже на 103-й день после начала строительства по некоторым участкам новой железной дороги пошли поезда! В 1942 году построили станции Сельдь (ныне Ульяновск-III), Лаишевка, Шумовка, Цильна. 16 октября 1942 года закончилось строительство участка Свияжск-Киндяковка (ныне станция Ульяновск-Центральный). В 1944 году ввели в строй станции Белый Ключ, Красный Гуляй, Ташла, Молвино. 10 августа 1944 года приняли в постоянную эксплуатацию линию Киндяковка-Сызрань.

Эпилог

Летом и осенью 1941 года железной дорогой доставили на фронт 291 дивизию, 94 бригады и свыше 2 млн. человек маршевых пополнений. Из фронтовых зон было вывезено 2593 предприятия (из них 565 оборонного значения); эвакуировано 18 млн. человек.

Был в этом железном потоке и наш, ульяновский, ручеек.

Владимир Миронов

По материалам Государственного архива Ульяновской области; архива Ульяновского отделения КбшЖД, музея Ульяновского вагонного депо, подготовленным для ульяновской областной памятной книги «СОЛДАТЫ ТРУДОВОГО ФРОНТА»

Фото из фондов музея Ульяновского вагонного депо. Предоставлено Л.И. Максимовым