

КОТЛАСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ - ФРОНТУ

Тридцать один год прошел с тех пор, как закончилась Великая Отечественная война. Пройдут века, но народы всего мира никогда не забудут великого подвига советских людей, всегда будут восхваляться мужеством, стойкостью, героизмом воинов Советской Армии.

Материальной основой боевой мощи нашей армии и ее побед на фронтах войны явилась социалистическая экономика и ее важнейшая отрасль — железнодорожный транспорт. На плечи железнодорожников уже с первых дней войны легла исключительной важности задача — своевременно обеспечивать фронт военной техникой, боеприпасами, продовольствием, а заводы и фабрики — топливом и сырьем.

Большую роль в решении этих задач сыграла Северо-Печорская железная дорога. По плану дорога должна была вступить в строй 1 сентября 1945 года. Но начавшаяся война требовала ускорения темпов строительства. Стране нужен был воркутинский уголь, ухтинская нефть, лес. Скоростные методы строительства позволили закончить работы на дороге уже к концу 1941 года. 28 декабря

1941 года из заполярной Воркуты в Москву через Котлас отправлен первый эшелон печорского угля. Началась эксплуатация дороги. 1 августа

1942 года была образована Северо-Печорская железная дорога с управлением в Котласе.

В военных перевозках, объем которых на новой магистрали

возрастал из года в год, важное место занимал Котласский железнодорожный узел. Все службье узла четко и бесперебойно обеспечивали продвижение грузов. В коллективах паровозного и вагонного депо находили живой отклик патристические инициативы железнодорожников страны. Так, в феврале 1942 года четыре паровозные бригады депо (старшие машинисты Н. П. Корман, Н. М. Логачев, А. П. Шулятьев) объявили себя воинскими подразделениями. Их паровозы вошли в колонну имени Государственного Комитета Обороны. По примеру машиниста-новатора Лунина в депо ширилось движение за экономию топлива и средств на ремонте.

Передовые машинисты-лунинцы впервые в Котласе начали кооперированный промысловый ремонт паровозов. Такой ремонт в условиях Великой Отечественной войны имел исключительное значение, так как позволял лучше и полнее использовать имеющиеся резервы. Если раньше промывку производила комплексная бригада в количестве 15 человек, то теперь весь ремонт производила паровозная бригада только своими силами. Каждый член паровозной бригады при этом осваивал вторую специальность — слесаря.

Машинисты депо Н. П. Корман, А. И. Колосов, С. В. Тюкавин, К. И. Кузнецов, Н. П. Анциферов и другие добивались больших успехов в содержании паровозов. Так, например, машинист С. В. Тюкавин

3 апреля 1942 года поставил паровоз на промывку, имея только четыре пункта ремонта. Ремонт произведен силами паровозной бригады за четыре часа. С. В. Тюкавин брал обязательство довести пробег паровоза между промывками без захода в депо 15 тысяч километров при норме пять тысяч километров и успешно выполнил свое обязательство.

В годы войны в депо был начат подъемный ремонт паровозов. До этого его производили в Мурашах. Как и всякое новое дело, подъемка требовала немалых усилий всего коллектива паровозников. Большую инициативу и настойчивость в организации подъемного ремонта проявил И. М. Яцына, работавший тогда начальником локомотивного отдела отделения дороги.

Не отставали от паровозников и вагонники. План ремонта вагонов также систематически перевыполнялся.

Высокая ответственность за порученное дело и патриотизм каждого работника позволяли с каждым годом добиваться лучших производственных показателей. Движение поездов шло точно по графику. Перевыполнялись задания по технической скорости. Для подтверждения этого можно сослаться на 1944 год. В этом году среднесуточный пробег паровозов по депо увеличился на 33,3 километра. Техническая скорость выросла на 3,3 километра. Процент «больших» паровозов снизился на 6,4 процента. Улучшилось техническое состо-

яние пути.

Высокие показатели давались нелегко. Приходилось трудиться в условиях, когда многие квалифицированные работники ушли на фронт. На их место пришли женщины, юноши и девушки. Они быстро овладевали мужскими профессиями и показывали пример ударной работы. Секретарь комитета ВЛКСМ паровозного депо Зоя Шекина работала помощником машиниста паровоза и всегда содержала его в боевой готовности. Болторезчица комсомолка Зинаида Гаинцева работала за двух слесарей. Она подняла производительность труда до 270 процентов. Немало девушек трудилось помощниками машинистов и кочегарами паровозов. Самоотверженно несли свою вахту кочегары паровозов Павла Гурьева, Мария Работинская и другие.

Коммунисты депо (секретарь партбюро А. Л. Тюкавин) были подлинными организаторами самоотверженной работы. Они возглавляли социалистическое соревнование и сами показывали пример того, как надо относиться к делу. Неугомым тружеником, сумевшим сплотить большой коллектив паровозников, был А. И. Зинин. Он возглавлял депо все годы войны.

Котласские железнодорожники внесли большой вклад в общенародное дело разгрома врага.

В. РАКИТИН.

Председатель совета историко-революционного музея.