

1942-1945 : (") / // : [. , 6-7 . 2012 .] - , 2012. - . 5. - . 153-164.

Шептяков Н.В.

ИСТОРИЯ КОТЛАССКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА В 1942-1945 гг. (ПО МАТЕРИАЛАМ ГАЗЕТЫ «БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ»)

Первый номер газеты «Большевиcтский транспорт» - органа управления и политотдела Северо-Печорской железной дороги - вышел 1 сентября 1942 г., ровно через месяц после сдачи дороги в эксплуатацию. Первый выпуск (один лист формата А3, две страницы) подписал ответственный секретарь редакции П.Пузыревский. Редакция размещалась в Котласе, по ул. Карла Маркса, 26. Тираж первых номеров не указан.

Первый номер открывается «шапкой»: «Железнодорожники Северо-Печорской! Выполнением плана перевозок, образцовой подготовкой всех участков дороги к зиме поможем Красной Армии громить врага!» И это был лейтмотив многих последующих выпусков газеты.

Она призывала выше поднять знамя Всесоюзного соревнования железнодорожников, сообщала о трудовых успехах, в частности, Котласского вагонного участка: за 27 дней августа коллектив годового осмотра отремонтировал сверх месячного плана 12 вагонов, один сверхплановый вагон выпустили из капитального ремонта.

А далеко на юге враг рвался на Кавказ. От железнодорожников, связывающих тыл с фронтом, тоже зависел успех боевых действий. Патриотизм каждого выражался напряжением работы - другой меры не было. На северо-печорцев возложили важную задачу: бесперебойно и своевременно обеспечивать оборонную промышленность печорским углём и лесоматериалами. Каждый быстро проведенный маршрут угля и леса был ударом в сердце врага, помощью Красной Армии.

На первой странице первого номера помещена сводка Советского информбюро, далее публиковавшаяся из номера в номер. На второй странице - четырёхколонник «Боевые задачи железнодорожников Северо-Печорской», подписанный начальником дороги Н.Петровым. Цитирую: «Северо-Печорская стала действующей магистралью. Характерная осо-

бенность, определяющая деятельность её работников на ближайшее время, заключается в том, что на дороге надо умело сочетать эксплуатационные и строительные работы».

На пороге зима: много задач поэтому у путейцев, паровозников, вагонников, строителей. Нужны темпы работы - обстановка требует. Не у всех получается. Руководитель критикует дорожный трест трансторпита - снабжение плохое. Нужно «серьёзно заняться сетью общественного питания, быстро открыть столовые, организовать хлебопечение и завоз овощей на зиму». В конце статьи Н.Петров призвал работать так, чтобы получить переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

Как видим, магистраль и её основной узел начинали с прозаического — самого необходимого, чтобы успешно работать. Между тем в августе с планами перевозок железнодорожники не справились. И требовалась «железная трудовая дисциплина», «военная подтянутость железнодорожников». Пришли новые кадры — им предстояло адаптироваться. Новая дорога еще не участвовала во Всесоюзном соревновании - пробовал только коллектив Котласского паровозного депо. Но были уже свои передовики-лидеры: котласские машинисты Корман, Тюкавин, Перевозников, составитель станции Котлас Пьянков.

Именно Ф.Пьянков в заметке рядом делился, как он помогает бойцам: хоть и 19 лет составитель, но перенял опыт знатного составителя Кожухара и увеличил производительность труда. До этого Пьянков подготовил 15 составителей. А в дни войны взял шефство над двумя сцепщиками - и обучил их составительской профессии. Его наградили орденом «Знак Почёта».

Тут же и сообщение о награждении орденами и медалями СССР работников транспорта. Из котлашан орден «Знак Почёта» получили Лапин - зам. начальника политотдела, Орлов - ревизор безопасности движения поездов, Колосов - старший диспетчер, Зинин - начальник паровозного депо; медаль за «Трудовую доблесть» - секретарь узлового парткома Нюхин; орден Красной Звезды - начальник политотдела Стукалов, инструктор политотдела Зверев, председатель дорпрофсожа Овсянников. Вручались награды депутатом Верховного Совета СССР, председателем Архоблисполкома Огарковым 20 сентября в Котласском городском театре.

В первом номере заслуживает внимания и заметка начальника планового отдела дороги С.Абакумова - об истории новой магистрали, влившейся «в семью железных дорог Советского Союза». Он пишет: «Любопытно заявление одного видного царского чиновника генерала Зиновьева. По поводу предложения промышленника Сидорова провести железную дорогу на Печору он заявил: "Такие идеи могут проводить только помешанные"».

Итак, газета пошла по рельсам своей истории. Она выходила во вторник, четверг и субботу - довольно часто. Цена номера - 10 копеек. Дорога простиралась далеко на Север и в сторону Мурашей, но преобладали материалы с котласским адресом. В каждом номере - факты трудовой горячки

котласских стахановцев транспорта, призывы к дисциплине и поддержка починов других дорог. Мелькают «шапки»: «Трудясь на Севере, мы помогаем Югу».

Узел стал, естественно, развиваться. Уже 5 сентября новости: «На днях в Котласе открывается железнодорожная поликлиника с составом врачей различных специальностей»; «В посёлке Лименда ... будут размещены семьи 43 сотрудников управления дороги»; «В Котласе-Северном открылась новая столовая для железнодорожников». 17 сентября хроника: «В клубе станции Котлас начал работать драматический кружок, которым руководит артистка Сухарева». Тут же еще несколько интересных строк: «Работники управления дороги и железнодорожники Котласского узла провели воскресник по сбору ягод в подарок бойцам. Участники воскресника собрали 429 килограммов ягод и 47 килограммов грибов». Работники управления дороги развернули кампанию сбора тёплых вещей бойцам Красной Армии. Позже стали собирать вещи и работники станции Котлас, паровозного депо.

В Котласской железнодорожной школе начали учиться ребята 1 - 4 классов — с 15 сентября. С первого же дня «учащиеся развернули соцсоревнование». При школе создали интернат на 70 человек. Нуждающимся детям красноармейцев обеспечили здесь бесплатное питание. А ученики 5-10 классов работали в колхозах, и к учебе приступили лишь 1 октября.

Учились и взрослые: 10 сентября начались занятия в дорожной технической школе, возглавляемой начальником Г.Поповым. Здесь стали готовить движенцев, связистов, паровозников, вагонников, путейцев и бухгалтеров. В конце августа в депо Котлас организовали учёбу подростков слесарному и токарному ремеслу. Юный стахановец строгальщик Моданов дал рекорд — 220% производительности труда.

Еще плохо работал телеграф на станции Котлас, газета вскрыла факты: телеграмму доставили на четвёртый день (виновных наказали). Меж тем котласские движенцы показали пример подготовки к зиме: по тщательному плану. Работники поста Вычегда сами себе сложили печь. Работницы товарного двора отремонтировали забор. Цитирую: «Все железнодорожники выразили желание своими силами отремонтировать зимнюю спецодежду. Наводя порядок на станции, движенцы собрали около 400 хлебных щитов и три платформы металлолома (обеспечили беспрепятственный пропуск снегоочистителя). Отремонтированы два зала ожидания и буфет... будет расширено багажное отделение».

Трудовые почины лились, как из рога изобилия. Машинист депо Котлас Н.Анциферов и его помощник Щекина провели поезд до Пинюга по омскому опыту - без кочегара. Эту инициативу одобрили зам. начальника дороги и зам. начальника политотдела. Кроме объявленной благодарности, премировали бригаду полумесячным окладом.

За первую декаду сентября по паровозной службе отличилось паровозное депо Котлас (первое место по показателям), названы начальник Зинин,

секретарь партбюро Исаева, председатель месткома Шелаев. Лучшие паровозные бригады тоже отсюда - старших машинистов Кормана, Поломодова, Кузнецова, Логачёва. Из этого коллектива и лучшая комплексная бригада - Чиркова (подняла производительность труда до 173,7%). По вагонной службе лидировал коллектив Котласского вагонного участка (начальник Ревев). И связисты лучшие - котласские (начальник дистанции Дунаев).

Любопытный факт из газеты: «16 сентября на Котласский узел прибыл агиткультпоезд ЦК профсоюза рабочих железных дорог центра и центрального Дома культуры железнодорожников... вечером в ж/д клубе прибывший с агиткультпоездом профессор Благовещенский прочитал лекцию о текущем моменте. По окончании лекции артисты дали концерт, в программу которого входили современные песни, инсценировки и другие номера».

Проявляли активность партийные органы: в сентябре прошло узловое партийное собрание. В обсуждении решения пленума горкома ВКП(б) о подготовке к зиме выступило 13 человек - «с резкой критикой недостатков». При управлении дороги провели совещание работников грузовой службы и клиентуры. Дела обстояли неудовлетворительно, поэтому заключили договор на обоюдное соревнование.

В повестку дня стремительно ворвалась заготовка дров - назвали государственной задачей. Политотдел и дорпрофсоюз призвали мобилизовать усилия, и своеобразно подкрепили указание: напечатано (помечено - «из неопубликованого») письмо Ленина 1920 г. по топливу в Москве. Коротко: «мобилизовать московское население поголовно и на руках вытащить из лесов... дров... к станциям..., если не будут приниматься героические меры, я лично буду проводить в Совете Обороны и в Цека не только аресты... но и расстрелы: нетерпима бездеятельность и халатность...»

Узловой партком искал разные формы ускорения любых работ. По его призыву 13 декабря (в выходной день) более 250 работников вышли на воскресник по разгрузке вагонов: разбившись на бригады, выгружали муку, помогая клиентуре ускорить грузовые операции.

Регулярно появляется в газете рубрика «В военном трибунале». Жёстко относились к нарушителям, расхитителям. Жена дорожного мастера десять дней не выходила на работу, муж и бригадир-путеец скрыли это от следственных органов. «Военный трибунал Северо-Печорской дороги приговорил укрывателей прогульщицы... к трём годам и бригадира... к двум годам лишения свободы. Исполнение приговора отложено до окончания военных действий. Осужденные ... направлены в Действующую армию». Стрелочник А. неправильно заготовил путь по команде дежурного по станции, результат — авария. Поскольку А. «не впервые предстал перед советским судом (в прошлом он судился за хищения и грабёж), военный трибунал дороги приговорил А. к расстрелу». Органы милиции задержали в магазине трансторпита весовщика Б. - продавал по спекулятивной цене

табак. Военный трибунал приговорил спекулянта к семи годам лишения свободы.

Из подшивки 1943 г.: молотобоец Котласской дистанции пути 3. прогулял два дня, за это «дезорганизатор предстал перед судом военного трибунала». Его уволили и отправили на фронт в штрафную роту. Черёмушский путевой рабочий Ч. получил в 1941 г. четыре года лишения свободы, но в 1943-м еще проштрафился по дисциплине и заработал шесть месяцев исправительно-трудовых работ. Не отбыв наказания по второму приговору, допустил трёхдневную отлучку с работы, за что дезертира послали в лагерь уже на десять лет, с конфискацией имущества. После ночного рейда, когда не нашли на месте женщину-сторожа, «посадили» её на пять суток.

Одна из главных тем - сбор работниками узла средств на колонну танков «Железнодорожник Северо-Печорской». Пример тогда показали тамбовские колхозники, собравшие за две недели 40 млн. руб. И котласские железнодорожники воодушевлённо поддержали патриотическое начинание. Началось с паровозного депо: 12 декабря 1942 г. здесь состоялся митинг в поддержку инициативы тамбовцев. Секретарь узлового парткома Нюхин зачитал телеграмму Сталина, адресованную тамбовским колхозникам, призвал коллектив к «еще более усиленной боевой работе для фронта, для победы над врагом».

Машинист Кнут одобрил почин, заявил: «Мы не можем стоять в стороне от этого нового патриотического подъема советских людей». Он внёс наличными первые 100 рублей на именную танковую колонну. Митингующие поддержали его словом и делом: за два часа собрали 2000 рублей, и обратились с письмом (призыв «мстить немецким разбойникам за все их злодеяния», обещание отчислить из зарплаты 10%) ко всем труженикам магистрали. 15 декабря «Большевицкий транспорт» напечатал и другие материалы под заголовком: «Создадим колонну танков "Железнодорожник Северо-Печорской"!» С этого дня сообщения по сбору средств не сходили со страниц газеты довольно долго.

Так, 1 января 1943 г. броско подана информация: уже есть 610 тысяч рублей! «Сбор средств на танковую колонну ... вылился в яркую демонстрацию любви и преданности советских железнодорожников к своей Родине, Красной Армии, их готовность сделать всё для быстрее разгрома ненавистного врага». Из указанной суммы примерно 400 тысяч земляки собрали наличными. Кроме того, весомый вклад внесли жёны железнодорожников и школьники.

Собирали деньги по подписке, ставили платные концерты, отчисляли от зарплаты по 20%. Учащиеся школы №3 собрали три тысячи рублей. Ещё они, получив письмо бывшего 10-классника с призывом изучать военное дело и закаляться, выполняли наказ фронтовика: в школе создали кружки снайперов, автоматчиков, пулемётчиков, гранатомётчиков, проводили военизированные походы, готовили военизированную игру.

И вот 16 февраля - итоговый рапорт начальника дороги Петрова, начальника политотдела Степанова и председателя дорпрофсожа Овсянникова (телеграмма послана в Кремль, вождю): на танковую колону северо-печорцами собрано 522712 рублей, а на боевые самолёты и бронепоезда - 1102170 рублей, итого 1624882 рубля. Приведена ответная телеграмма И.Сталина: «Прошу передать железнодорожникам Северо-Печорской дороги, собравшим 1624882 р. в фонд обороны - мой братский привет и благодарность Красной Армии».

Северяне среагировали немедленно: уже 18 февраля газета печатает заметку «Подъём среди котласских железнодорожников» о митингах в ответ на приветствие вождя. Собрались люди в паровозном депо (общую радость здесь озвучили лунинец Ярыгин, обязавшийся водить поезда с «кризисной скоростью» и экономить топливо; слесарь-стахановец Поломодов - обещал дать за смену две нормы и слово сдержал, назавтра же дал 230%); на станции Котлас (составитель Пономарёв призвал лучше формировать поезда, дежурный Лысцев говорил о лучшем графике). Митинговали в управлении дороги, в электросетевом хозяйстве, в депо Черёмуха, черёмушские вагонники и работники станции Савватия. А всего по сети дорог было собрано 160238064 рубля - об этом стране сообщили в начале марта Народный комиссар путей сообщения Хрулёв и начальник политического управления НКПС Багаев.

15 января 1944 г. была напечатана большая статья инженера А.Крылова «Коллектив Котласского отделения в борьбе за первенство». В ноябре 1943 г. работники отделения подписали письмо железнодорожников страны Сталину: «покаялись вождю, что будут чётко, по графику продвигать поезда». Потребовалось напряжение сил. Но отделение, будучи решающим на дороге, не выполняло своих задач, выбивало порой поезда из графика. Объяснялось это плохой работой депо Черёмуха, отсутствием слаженности движенцев и паровозников. На станциях Котлас и Черёмуха простаивали транзитные вагоны, были сбои по всей цепочке. Автор анализировал работу конкретных диспетчеров, вскрывал упущения.

Он сообщал, что котласское депо в ноябре 1943 г. первым на дороге завоевало переходящее Красное знамя НКПС, его коллектив инициировал сталинские паровозные колонны (в короткий срок во всех депо они стали ведущими в работе). Но отличные образцы труда не стали достоянием всех работников. Попытки реорганизовать диспетчерское управление тоже были: создали дополнительный диспетчерский круг Котлас - Луза, что позволило заранее информировать станцию Котлас о подходе поездов, характере предстоящих операций, улучшило подготовку маневровых средств.

Улучшилась тогда внутриузловая телефонная связь. Дополнительная экипировка по Урдоме позволяла проходить Черёмуху без смены локомотивов. В Черёмухе провели совещание работников всех служб, участвующих в выполнении графиков. Поезда на станциях Котлас и Черёмуха стали

обрабатываться скоростным методом, плюс новый подъём в соревновании — и были улучшены основные показатели. Итог усилий: отделение заняло первое место по дороге, получив Красное Знамя. Примеры января показывали, что настрой сохранить за собой первенство только усилился: «Железнодорожники Котласского отделения с честью выполняют свою клятву великому Сталину...»

Важная информация по развитию узла в газете за 5 февраля 1944 г.: заметка-призыв «Построим на котласском узле новый клуб». Это открытое письмо коллектива рабочих, ИТР и служащих паровозного депо Котлас ко всем железнодорожникам узла и всей дороги, принятое на цеховых собраниях. Паровозники приветствовали приказ начальника дороги о строительстве нового здания железнодорожного клуба («подлинного очага культуры») и брали обязательство «отработать сверх нормы по одному рабочему дню в месяц на строительстве клуба». К этому призывали и всех остальных - чтобы закончить дело уже 15 апреля. Увы, не получилось. В дальнейшем партийно-хозяйственный актив констатировал: строительство затянулось (общественность-то поработала, а «преступная халатность» руководителей Котласского прорабского участка всё свела на нет - по техническому недосмотру котлованы вырыли не в том месте...)

Сейчас некоторые факты кажутся незначительными, но тогда они имели огромное значение. Так, для доставки дров на топливный склад станции Котлас на станции Вычегда создали дровяную вертушку. Крупников (её командант) с гордостью сообщал, что это — основной источник снабжения паровозов дровами. Но, увы, её задерживали «везде и все, кому вздумается», автор заметки бил тревогу.

На узле хорошо знали Серафиму Елисееву — лучшую активистку на обслуживании раненых бойцов и офицеров Красной Армии: встречала с поездов, провожала обратно, дежурила в комнате отдыха. Жена фронтовика, погибшего смертью храбрых, она взяла шефство над 15-летним Толей Перминовым: стирала, чинила бельё, а подросток уже овладел профессией токаря - сообщал член узлового комитета профсоюза П.Ванюшов.

К 8 марта наградили передовых работниц и активисток дороги, по магистралам - 144 человека, немало и по узлу. Так, значок «Ударнику сталинского призыва» получила помощник машиниста депо Котлас Ф.Черных, стрелочник станции Котлас Е. Григорьева, а нагрудный знак «Лучший административный работник» вручили бухгалтеру вагонного участка А.Зениной. А следом генерал-директор путей сообщения Л.М.Каганович своим приказом удостоил знаков «Почётному железнодорожнику» 22-х работниц дороги; по узлу, например, диспетчера Котласского отделения Т.Д.Ершову. Награды вручал 18 марта в железнодорожном клубе начальник дороги Малькевич, генерал-директор тяги III ранга.

В конце февраля 1944 г. по решению Секретариата ВЦСПС и Президиума ЦК профсоюза железных дорог на дороге стали создавать райпрофсо-

жи, число определили - пять. До этого существовали узловые комитеты профсоюза, а линия замыкалась на Дорпрофсоюз, что осложняло работу. Новая организационная структура потребовала подготовительной работы, выборы состоялись 1-15 марта. На котласском отделении на первой конференции в состав райпрофсожа избрали 21 человека. На первом, организационном пленуме председателем РПС избрали Кущенко, заместителем - Лахтионова.

Уже 24 апреля - второй пленум, рабочий, с повесткой дня о решениях пленумов ВЦСПС и ЦК профсоюза рабочих железных дорог. Говорили о роли профгруппоргов, популяризации производственных совещаний, стенных газетах, поощрении, плохом общественном контроле за работой столовых и магазинов на Котласском отделении. Зам. председателя дорпрофсожа Линде уделил внимание индивидуальному огородничеству (существовали даже огородные комиссии). А вскоре «Большевистский транспорт» дал передовую статью: «Каждому железнодорожнику - свой огород».

Важное мероприятие в апреле 1944 г. — совещание партийно-хозяйственного актива узла, обсудившее одно из решений бюро обкома партии. Котласский узел не выполнял важнейшие измерители простоя вагонов, вагонники отставали в ремонте, запущен парк пассажирских вагонов, у путейцев шестой дистанции ухудшился путь, строители отставали в сдаче объектов. Причинами признаны: слабая организующая роль узлового парткома, нетребовательность. Не ухватились на единые смены. А еще «технологический процесс на станции Котлас-Южный организован плохо». Хотя начальник станции Певзнер пытался показать работу в розовом свете, проверяющие строги: «очковтирательство вошло в систему на станции Котлас», поезда стоят перед семафорами до получаса. Жестко говорилось о дисциплине и бытовом обслуживании железнодорожников. Начальник ОРС Котласского отделения доказал срочную необходимость пекарни на узле (были перебои с хлебом). Вскоре начальник дороги приказал немедленно построить пекарню мощностью 10 тонн.

18 мая с выделением рамкой публикуется телеграмма Л.М.Кагановича, адресованная руководителю Котласского отделения паровозного хозяйства т. Яцина и начальнику депо Черёмуха т. Афанасьеву. Содержание: решением ЕНКПС и ВЦСПС по итогам Всесоюзного соцсоревнования за апрель переходящие Красные знамёна из Минеральных Вод передаются Котласскому отделению паровозного хозяйства и депо Черёмуха, перевыполнившим многие показатели. Лазарь Моисеевич поздравил командиров и работников северопечорцев, объявил благодарность Яцине и Афанасьеву, их подчиненным, выразил уверенность в дальнейших успехах в труде - чтобы помочь Красной Армии «добить раненого немецкого зверя в его собственной берлоге».

Не только Каганович - сам Сталин запросто слал котлашанам телеграммы. Таковая помещена в газете 20 мая: «Котлас, Архангельской области. Директору Котласской средней железнодорожной школы №3 тов. Димидову. Секретарю парторганизации тов. Анучиной. Секретарю комсомольской организации тов. Гавриловой. Прошу передать учителям и ученикам Котласской средней железнодорожной школы №3, собравшим 12000 рублей в фонд обороны Союза СССР, - мой горячий привет и благодарность Красной Армии». В другое время Иосиф Виссарионович послал телеграмму и коллективу Котласского резерва проводников.

В мае группу работников станции Котлас-Южный руководство дороги наградило значком «Ударник Сталинского призыва», знаком «Отличный движенец», денежной премией за очистку территории, ремонт помещений, порядок на вокзале, повышение культуры обслуживания пассажиров. А в октябре полстраницы газеты занимает приказ Л.М.Кагановича о награждении работников Северо-Печорской магистрали. Среди отмеченных знаками «Почетному железнодорожнику», «Отличный паровозник», «Отличный движенец», «Отличный путеец», «Отличный строитель», «Отличный административный работник», значком «Ударник Сталинского призыва» — немало работников узла, вплоть до печника жилищно-ремонтной конторы Я.Шубенкова и редактора «Большевистского транспорта» П.Пузыревского. В ноябре - целая страница с именами награждённых за образцовую работу по освоению магистрали и подготовку к зиме.

Использовались для поощрения и другие формы. Лучших заносили в Книгу трудовой доблести дороги. Регулярно публиковались списки победителей в соревновании по профессиям, помесечно - до дезинфектора и няни в яслях. В номере за 1 января 1945 г. напечатан текст телеграммы Народного комиссара путей сообщения генерал-лейтенанта И.Ковалёва в адрес машиниста депо Черёмуха Кадильникова: «С удовлетворением отмечаю вашу образцовую и старательную работу в условиях четвёртой военной зимы. Тот факт, что в трудных условиях зимы вы перевыполняете в каждую поездку норму среднесуточного пробега на 33 километра, технической скорости на 5 километров и систематически экономите топливо, свидетельствует о вашей инициативе и настойчивости в борьбе за чёткую и бесперебойную работу транспортного конвейера. За старательную работу и достигнутые при этом высокие показатели НКПС объявляет вам, тов. Кадильников, благодарность и премирует месячным окладом».

Интересная деталь в номере за 6 января: пригородный поезд на участке Котлас - Луза курсирует ежедневно в обоих направлениях. Но в этих поездах №№213/214 не было даже элементарного порядка: толкучка при посадке, вагоны переполнены и не отапливаются, не освещены.

6 января в Котласском театре состоялся торжественный вечер: вручали медали «За оборону Ленинграда» бывшим работникам Ленинградской железной дороги. Награды вручал секретарь Котласского горкома партии,

депутат Верховного Совета СССР Огарков. Был принят текст приветственной телеграммы Сталину, показана пьеса братьев Тур и Л.Шейнина «Поединок». А 10 января в клубе станции Котлас работала первая дорожная профсоюзная конференция, присутствовал 151 делегат.

27 января «Большевицкий транспорт» публикует заметку о ценной инициативе дежурного по станции Вычегда Сизова. Он решил производить погрузку скоростными отправительскими маршрутами в дружбе с Лимендским лесокombинатом. Целевые маршруты поддержали и другие смены. «Все эти маршруты проследовали станцию Котлас как транзитные, без переработки», - отметил автор заметки, старший диспетчер Котласского отделения движения П.Дорошенко. Инициативу одобрил горком партии.

Зима давала знать о себе: в конце января снегопады и метели по всей дороге. Зимней стихии противопоставили «большевицкую организованность». На узловых станциях помощь в снегоборьбе оказали аварийные команды - в Котласе в них состояло до 25-30% всех участников снегоборьбы. В начале февраля вечерняя средняя школа рабочей молодежи Северо-Печорской дороги продолжила набор в 5-10 классы по адресу: Котлас, ул. Калинина, 13. 3 марта «шапка»: «Сталин сказал: победа близка, значит упорнее надо трудиться: северопечорцы делом отвечают на приказ вождя». Перепечатка из «Правды»: Северо-Печорская дорога названа «магистралью угля».

Весной (публикация от 3 апреля) Архангельский обком ВКП(б), заслушав доклад начальника Северо-Печорской железной дороги, принял постановление: магистраль в условиях достройки добилась улучшения во втором полугодии 1944 г., но резко ухудшила работу сейчас по показателям оборота вагона, допущены грубые нарушения технологического процесса. «Бюро обкома ВКП(б) отметило, что управлением дороги не выполнено решение бюро от 18 марта 1944 года в части строительства производственных и жилищно-коммунальных объектов на станции Котлас». Секретари узловых парткомов Котлас (Гаврилов), Черемуха (Степанов) прошли мимо недостатков. Котласский горком, Сольвычегодский райком слабо руководили транспортными парторганизациями. Множество пунктов со словом «обязать», в т.ч. «разработать единый технологический процесс работы станций Котлас и Вычегда с лесокombинатом и речным портом». Поставлены задачи закрепления кадров, развития подсобных хозяйств.

Только факт: «Пекарь Котласского ОРС'а Дмитрий Васильевич Головкин известен, как отличный мастер своего дела. Недавно за ночь он выпек 3893 килограмма, вместо 2310, и сэкономил 66 кг. муки. За свой стахановский труд тов. Головкин награжден значком "Ударнику Сталинского призыва"» («Большевицкий транспорт», 5 апреля).

12 апреля: секретарь узлового парткома станции Котлас В.Гаврилов под рубрикой «Месячник наведения чистоты и порядка на вокзалах» в заметке «Решение претворяется в дело» пишет, что 6 апреля в Котласском

горкоме комсомола состоялось совещание секретарей первичных комсомольских организаций по наведению порядка на вокзале. Вокзал разбит на отдельные участки, закрепленные за комсомольскими организациями города и узла. Комсомольцы управления дороги взяли шефство над залом ожидания, буфетом и комнатой раненых бойцов и офицеров. Над билетными кассами - комсомольцы самой станции. 9 апреля состоялся массовый комсомольский воскресник, генеральная уборка, убрали 135 куб.м снега и льда, очистили от грязи 20 кв.м привокзальной площади, распилили дрова для кипятильника, разгрузили платформу досок.

В апреле на Котласском отделении движения состоялось совещание начальников станций совместно со стахановцами. Пришло 60 человек, решено взять шефство над станционными путями весной-летом, чтобы высвободить путейцев для работы на перегонах.

Какова была реакция на Победу? Конечно, отметили трудовым энтузиазмом. Заместитель начальника станции Котлас-Южный М.Шейко сообщил 15 мая о стахановской вахте в честь Победы: меньше стояли транзитные вагоны, снижен простой местного вагона. Пошла полоса достойной встречи Сталинского Дня железнодорожника. А 19 мая «Большевицкий транспорт» напечатал важный документ: договор соцсоревнования между коллективами Котласского железнодорожного узла, лесокombинатов Главснаба и Котласского речного порта. И решение бюро горкома помещено — оно одобрило инициативу, направленную на ускорение оборота вагонов, снижение их простоев, улучшение содержания подъездных путей; чтобы больше было маршрутов, механизации.

19 июня начальник станции Вычегда А.Трушкин дал статью о первых успехах такого содружества (кстати, станции за май дали переходящее Красное Знамя дороги). Чуть позже, 24 июня, публикуется решение бюро горкома - за июнь в соревновании признали победителем Болтинский лесокombинат, хорошо работал и Лимендский лесокombинат.

Началась мирная жизнь. Начальник дороги издал приказ о самозаготовке дров предприятиями. 21 мая в школе №3 - экзамены. Приехал агитпоезд ЦДКЖ - концертная бригада, лектор, кинофильм, литература. Поезд обслужил станции Котлас, Черемуха и другую линию. А котласский железнодорожный клуб (руководила самодеятельностью Суханова) дал концерты на станции Черемуха.

5 августа - огромный список наград. Орден Ленина получили Николай Ефграфович Жемчугов - путевой обход Котласской дистанции пути, и Василий Петрович Погребняк - машинист депо Черемуха. Начальника депо Черемуха Константина Алексеевича Афанасьева наградили орденом «Знак Почёта», как и секретаря партбюро управления дороги Сергея Ивановича Бакланова, начальника Котласского отделения движения Дмитрия Григорьевича Давыдова, редактора газеты «Большевицкий транспорт» Платона Алексеевича Пузыревского, начальника станции Вычегда Александра

Антоновича Трушкина, начальника Котласского паровозного отделения Иосифа Михайлович Яцина.

Медаль «За трудовую доблесть» получили секретарь узлового парткома в Котласе Василий Фролович Гаврилов и главный кондуктор Котласского резерва Николай Фадеевич Крохалев. Медаль «За трудовое отличие» получили начальник дорожной технической школы Георгий Наскидович Попов и секретарь партбюро паровозного депо Котлас Анатолий Львович Тюкавин. За июль дорожная комиссия дала первое место и переходящее Красное знамя Котласскому отделению движения, станции Вычегда, Котласскому вагонному депо, Котласской дистанции пути.

Нет возможности привести все факты жизнедеятельности котласского узла в военные годы, добытые из газеты - их очень много. Но и озвученные практически впервые (до этого никто не изучал подшивку!), они позволяют сделать выводы общего плана.

На износ работали тогда котлашане. Поддерживали начинания в стране. Проявляли множество местных починов, направленных на помощь фронту самоотверженным трудом. Лидировали в труде и инициативах паровозники Котласа, затем подтянулась Черёмуха. На ходу учились работать, внедряли технические мероприятия в диспетчерском управлении. При организации ударничества не забывали и бытовое: дрова, огороды, пекарни.

Существовал узловой партком, который выверял идеологическую работу. Активно использовались методы «единодушного одобрения». Всё строилось на организации починов, подписании писем, на массовом одобрении указаний сверху. Из центра видели молодую магистраль: постепенно пришли победы в соревновании, было много наград.

В целом можно сказать - исследование такого рода источников плодотворно и перспективно. Подшивки забытых газет скрывают много фактов, которые неизвестны историкам, приоткрывают детали и этапы развития нашей территории, её интересного прошлого.