

ГЛАВА 1. Котласский железнодорожный узел в 1942-45 годах

Первого сентября 1942 года вышел (ровно через месяц после того, как сдали в эксплуатацию дорогу) первый номер газеты «Большевицкий транспорт», органа управления и политотдела Северо-Печорской железной дороги. Редакция размещалась в Котласе по Карла Маркса, 26.

Боевые задачи тружеников тыла

Первый номер открывается шапкой: «Железнодорожники Северо-Печорской! Выполнением плана перевозок, образцовой подготовкой всех участков дороги к зиме поможем Красной Армии громить врага!»

В подборке о Всесоюзном соревновании железнодорожников сообщение о трудовых успехах, в частности, Котласского вагонного участка: за 27 дней августа здесь коллектив годового осмотра отремонтировал сверх месячного плана 12 вагонов, один сверхплановый вагон выпустили из капитального ремонта. На второй странице четырехколонник «Боевые задачи железнодорожников Северо-Печорской» подписал начальник дороги Н. Петров. Он начинал так: «Северо-Печорская стала действующей магистралью. Характерная особенность, 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 трансторгпита - снабжение плохое. Поэтому нужно «серьёзно заняться сетью общественного питания, быстро открыть столовые, организовать хлебопечение и завоз овощей на зиму».

Как видно, магистраль и узел начинали с прозаического - самого необходимого, чтобы успешно работать. Меж 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 тем, как он помогает бойцам: хоть и 19 лет составитель, но перенял опыт знатного составителя Кожухаря - 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», что еще вдохновило земляка.

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»: Нюхин - секретарь узлового парткома, орден Красной Звезды: Стукалов - начальник политотдела, Зверев - инструктор п/отдела, Овсянников - председатель дорпрофсожа.

Наконец, в первом номере заслуживает внимания 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”»

В последующих номерах немало материалов с котласским адресом. В каждом номере - факты трудовой горячки котласских стахановцев транспорта, призывы к дисциплине и всякие поддержки починов других дорог. Мелькают шапки: «Трудясь на Севере, мы помогаем Югу».

Несмотря на войну, развивались

Узел, естественно, продолжал 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». А 17 сентября: «В клубе станции Котлас начал работать драматический кружок, которым руководит артистка Сухарева». Тут же 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 и кампанию сбора тёплых вещей бойцам Красной Армии. Позже к сбору подключились 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.

Учились и взрослые: 10 сентября начались занятия в дорожной технической школе (здесь стали готовить движенцев, связистов, паровозников, вагонников, путейцев и бухгалтеров), информацию дал начальник ДТШ Г. Попов.

В конце августа в депо Котлас организовали учёбу подростков слесарному и токарному ремеслу. Юный стахановец строгальщик Моданов дал рекорд - 220 процентов производительности труда.

Трудовые подвиги северопечорцев

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 подвиги 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 заместитель начальника дороги и зам. нач. 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, пр. 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 процента). По вагонной службе лидировал коллектив Котласского вагонного участка (нач. Реев, сек. п/б Лысцев, МК Соколов). И связисты лучшие - котласские (начальник дистанции Дунаев).

Весьма 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».

Жёсткий суд военного трибунала

Регулярно появляется рубрика «В военном трибунале». Сейчас даже читать - мороз по коже, как жёстко относились к нарушителям, расхитителям. Несколько примеров.

Жена дорожного мастера десять дней не вышла 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 (на занятый 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 трансторгпита весовщика Б. - продавал по спекулятивной цене табак. Военный трибунал приговорил спекулянта к семи годам лишения свободы.

Еще несколько примеров, взятых уже из подшивки 1943 года: молотобоец Котласской дистанции пути З. прогулял два дня, за это «дезорганизатор предстал перед судом военного трибунала» - его уволили с ж/д транспорта и отправили на фронт в штрафную роту (газета за 18 мая); черёмушский путевой рабочий Ч., получил в 1941 году четыре года лишения свободы, но в сорок третьем еще проштрафился по дисциплине и заработал шесть месяцев исправительно-трудовых работ, не отбыв наказания по второму приговору, - допустил трёхдневную отлучку с работы, за это дезертира послали в лагерь уже на десять лет, с конфискацией имущества (1 июня); после ночного рейда женщину-сторожа, её не нашли на месте, посадили на пять суток.

Собрали средства на танковую колонну

Одна из главных тем тогда: сбор работниками узла средств на колонну танков «Железнодорожник Северо-Печорской» (по примеру тамбовских колхозников, а в нашей Архангельской области более миллиона набрали на строительство авиаэскадрильи «Комсомолец Архангельска») И котласские железнодорожники воодушевленно поддержали патриотическое начинание в стране.

Началось у нас всё с паровозного депо: 12 декабря здесь состоялся митинг в поддержку инициативы. Секретарь узлового парткома Нюхин зачитал телеграмму («братский привет») 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

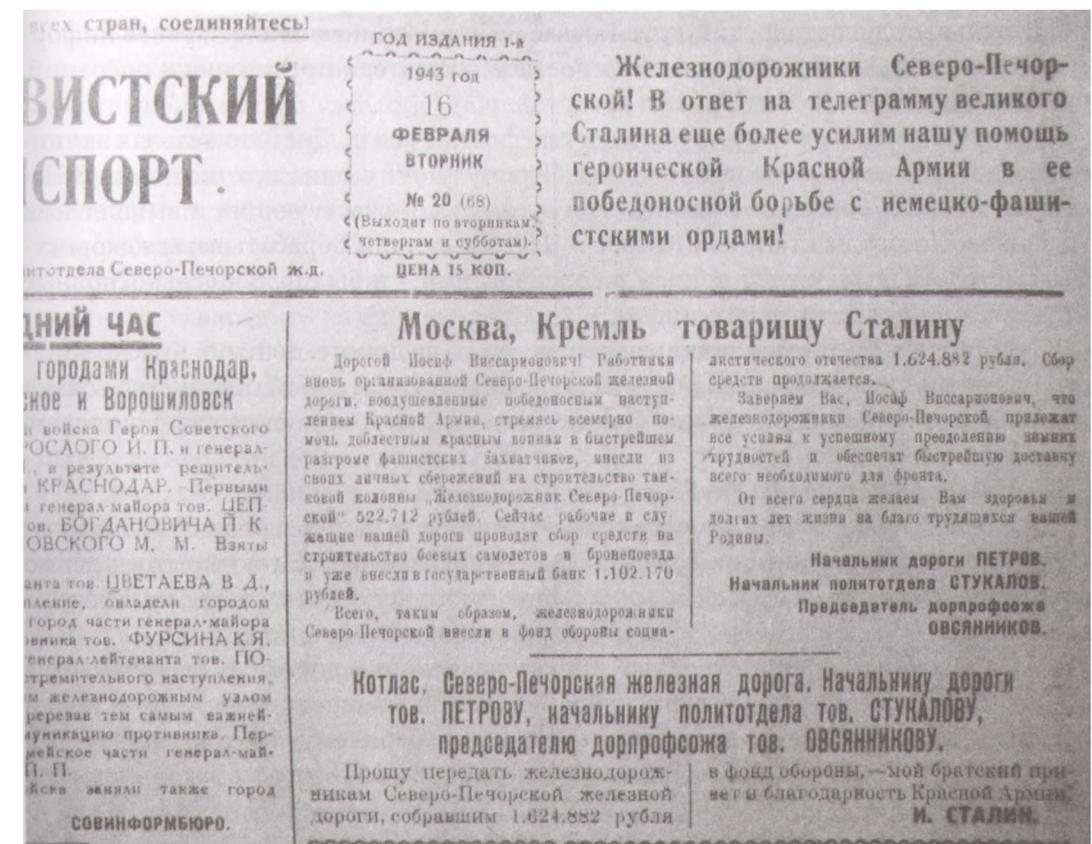
- словом и делом: за два часа собрали 2 000 рублей - и обратились с письмом (призыв «мстить немецким разбойникам за все их злодеяния», обещание отчислить из зарплаты 10 процентов) ко всем труженикам магистрали.

«Большевистский транспорт» напечатал материалы по теме 15 декабря под броским 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 года 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 быстрого разгрома ненавистного врага». Из указанной суммы примерно 400 тысяч земляки собрали наличными. Кроме того, жёны железнодорожников и школьники внесли весомый вклад.

И вот 16 февраля - итоговый рапорт начальника дороги Петрова, начальника политотдела Стукалова и председателя дорпрофсожа Овсянникова (телеграмма послана в Кремль, вождю): на танковую колонну и бронепоезд собрано (внесено в государственный банк) 1.624.882 рубля. И приведена ответная телеграмма И. Сталина: «Прошу передать железнодорожникам Северо-Печорской дороги, собравшим 1.624.882 р. в фонд обороны - мой братский привет и благодарность Красной Армии».

Немедленно северяне среагировали: уже 18 февраля газета печатает заметку «Подъем среди котласских железнодорожников» (о митингах в ответ на приветствие вождя). Собрались люди в паровозном депо (общую радость здесь озвучил



Публикация в «Большевистском транспорте» рапорта и ответной телеграммы И.В. Сталина.

луинец Ярыгин - прибавилось энергии, обязался водить поезда с «кривоносовской скоростью», экономить топливо, слесарь-стахановец Поломодов - обещал дать за смену две нормы, слово сдержал, назавтра же дал 230 процентов!), на станции Котлас (составитель Пономарёв призвал лучше формировать поезда, дежурный Лысцев говорил о лучшем графике). Митинговали в управлении дороги, в электро/сетевом хозяйстве, в депо Черёмуха, черёмушские вагонники и работники станции Савватия.

Отделение в борьбе за первенство

В сорок четвёртом году напечатана (15 января) большая статья инженера А. Крылова «Коллектив Котласского отделения в борьбе за первенство». В ноябре сорок третьего 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 - и местный вагон простаивал, потому что партнёры-железнодорожники не перестроились. И вот особо интересное нам теперь: котласское депо в ноябре 1943 года 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 (это 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 (приведено много цифр).

Итог усилий: отделение заняло первое место по дороге, получив Красное Знамя. Примеры января показывали - настрой сохранить за собой первенство только усиливался: «Железнодорожники Котласского отделения с честью выполняют свою клятву великому Сталину...»

Помечтали о новом клубе...

Важная информация по развитию узла в газете за 5 февраля 1944 года: 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, ничего не получилось. В дальнейшем партийно-хозяйственный актив констатировал: строительство затянулось (общественность-то поработала, а «пре-

ступная 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. Вот: для доставки дров на топливный склад станции Котлас на станции Вычегда создали дровяную вертушку. Крупиников (её комендант!) с гордостью сообщал, что это - основной источник снабжения паровозов дровами. Но, увы, её задерживали «везде и все, кому вздумается», автор заметки бил тревогу!

Много сообщений и такого рода. 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 передовых работниц и активисток дороги наградили, по магистрали - 144 человека, немало и по узлу. Так, значок «Ударнику Сталинского призыва» получила п/машиниста депо Котлас Ф. Черных, с/стрелочник станции Котлас Е. Григорьева, а нагрудный знак «Лучший административный работник» вручили бухгалтеру вагонного участка А. Зениной. А следом генерал-директор путей сообщения Л. Каганович своим приказом удостоил знаком «Почётному железнодорожнику» 22-х работниц дороги, по узлу, например, - диспетчера Котласского отделения Т.Д. Ершову. Награды вручал 18 марта в ж/д клубе начальник дороги Малькевич (генерал-директор тяги III ранга).

Обком партии контролировал узел

Важное мероприятие в апреле сорок четвертого - совещание партийно-хозяйственного актива узла, обсудившее одно из решений бюро обкома партии (на узле выполнялось медленно). 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.

Причины: 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», мол, поезда зажимаются по приёму - стоят перед семафорами до получаса.

Жестко говорилось о дисциплине и бытовом обслуживании железнодорожников. Начальник ОРС Котласского отделения доказал срочную необходимость пекарни на узле (уже перебои с хлебом), а пока одни разговоры (вскоре начальник дороги приказал немедленно строить пекарню мощностью 10 тонн - окончание работ к 1.07). Плохо готовы были на узле и к весеннему севу. Недостатки и в массово-политической работе на узле.

Телеграммы Кагановича и Сталина

18 мая с выделением рамкой публикуется телеграмма Народного Комиссара генерал-директора путей сообщения Л.М. Кагановича, адресованная руководителю Котласского отделения паровозного хозяйства т. Яцина и начальнику депо Черёмуха т. Афанасьеву. Смысл её: решением НКПС и ВЦСПС по итогам Всесоюзного с/с за апрель переходящие Красные Знамена из Минвод передаются К.о. пар/

хозяйства и депо Черёмуха (перевыполнили многие показатели). Лазарь Моисеевич поздравил командиров и работников северопечорцев, объявил благодарность Яцине и Афанасьеву, их подчиненным. Он выразил уверенность в дальнейших успехах в труде - чтобы помочь Красной Армии «добить раненого немецкого зверя в его собственной берлоге».

Да что там Каганович - сам Сталин запросто слал котлашанам телеграммы. Таковая помещена в «БТ» 20 мая. Текст её: «Котлас, Архангельской области. Директору Котласской средней железнодорожной школы № 3 тов. Диомидову. Секретарю парторганизации тов. Анучиной. Секретарю комсомольской организации тов. Гавриловой. Прошу передать учителям и ученикам Котласской средней железнодорожной школы № 3, собравшим 12.000 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 наградило руководство дороги (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 «БТ» занимает приказ Л. Кагановича о награждении работников С.-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.

Народный комиссар поздравил черумушцев

В первом номере за 1 января 1945 напечатан текст телеграммы Народного Комиссара Путей Сообщения генерал-лейтенанта И. Ковалёва в адрес ст/машиниста депо Черёмуха Кадильникова (копия: нач. С.-Печорской Кузнецову): «С удовлетворением отмечаю вашу образцовую и старательную работу в условиях четвертой 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».

27 января «БТ» публикует заметку о ценной инициативе дежурного по станции Вычегда тов. Сизова - решил производить погрузку отправительскими маршрутами (скоростными) - в дружбе с Лимендским д/лесокомбинатом. 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 С.-Печорской дороге. Зимней стихии противопоставили «большевистскую организованность». На узловых станциях помощь в снегоборьбе оказали аварийные команды - в Котласе в них было до 25-30 процентов всех участников снегоборьбы.



Репродукция: заметка из газеты о митинге на котласском вокзале.



Публикация в «Правде Севера» (третьего декабря 1943 года) о награждении Котласского отделения.



Обращение вождя к советскому народу, опубликованное «БТ» 10 мая 1945 года.

3 марта шапка: «Сталин сказал: победа близка, значит упорнее надо трудиться: северопечорцы делом отвечают на приказ вождя». Перепечатка из «Правды»: С.-Печорская дорога названа «магистралью угля».

Какова была реакция на Победу?

Конечно, 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 (всей смене руководство станции объявило благодарность, и советские патриоты ответили по-военному: «Служим Советскому Союзу!») Пошла сразу полоса достойной встречи Сталинского Дня железнодорожника. А вот еще любопытная цитата (БТ, 28.06.1945):

«24 июня, в день исторического парада Победы на Красной площади в Москве, участники воскресника - работники управления дороги трудились с особым воодушевлением. Они произвели подъемку пути на протяжении 800 погонных метров, на 900 погонных метрах вырезали грязный балласт и заменили его чистым.

Успешно выполнили свои задания бригады связистов (руководитель тов. Никитин), паровозников (руководитель тов. Мухин), работники административно-

хозяйственного отдела (руководитель тов. Ласкин), военного отдела (руководитель тов. Бухтев), отдела кадров (руководитель тов. Козьмин) и дорожного издательства.

Высокую производительность труда показали тт. Яковский и Дреко (грузовая служба), тт. Кузнецова, Короткова, Лахтионова, Новикова (административно-хозяйственный отдел).

С. БАКЛАНОВ,

секретарь партбюро управления дороги (Северо-Печорской. - Н.Ш.)»

Первое содружество с клиентами-партнёрами

А 19 мая «БТ» напечатал важный документ: договор соцсоревнования между коллективами Котласского ж/д узла, лесокombинатов Главснаба и Котласского речного порта. Подписали его начальники станции Котлас-Южный и Вычегда, с узлового парткома, начальник депо, движенцы, составители вагонного депо и руководство партнеров, а также вплоть до заместителя секретаря горкома партии по промышленности и транспорту.

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.

И 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 ГК - за июнь в соревновании признали победителем Болтинский лесокombинат, хорошо работал и Лимендский л/к.

Двадцать второго мая еще информация в тему: в апреле на Котласском отделении движения состоялось совещание начальников станций совместно со стахановцами, 60 человек пришло: решено взять шефство над станционными путями весной-летом, чтобы высвободить путейцев для работы на перегонах, а 18 мая состоялось селекторное совещание на отделении.

Водопад победных наград

А 5 августа - огромный список наград. Орден Ленина получили Николай Ефграфович Жемчугов - путевой обход Котласской дистанции пути и Погребняк Василий Петрович - машинист депо Черёмуха.

Начальника депо Черёмуха Константина Алексеевича Афанасьева наградили орденом «Знак Почёта», как и секретаря партбюро управления дороги Бакланова Сергея Ивановича, Дмитрия Григорьевича Давыдова (начальника Котласского отделения движения), редактора газеты «БТ» Пузыревского Platона Алексеевича, начальника станции Вычегда Трушкина Александра Антоновича, Яцину Иосифа Михайловича - начальника Котласского паровозного хозяйства.

Медаль «За трудовую доблесть» получили: Гаврилов Василий Фролович - секретарь узлового парткома в Котласе, главный кондуктор Котласского резерва Николай Фадеевич Крохалев.

Медаль «За трудовое отличие» получили начальник дорожной технической школы Георгий Наскидович Попов, секретарь партбюро паровозного депо Котлас Тюкавин Анатолий Львович...

За июль дорожная комиссия дала 1 место и переходящее Красное Знамя - Котласскому отделению движения, станции Вычегда, Котласскому вагонному депо, Котласской дистанции пути.

Только факт: «Пекарь Котласского ОРСа Дмитрий Васильевич Головкин известен, как отличный мастер своего дела. Недавно за ночь он выпек 3.893 килограмма, вместо 2 310, и сэкономил 66 кг. муки. За свой стахановский труд тов. Головкин награждён значком "Ударнику Сталинского призыва". А. Пысин, зав. хлебопекарней станции Котлас».

Николай ШЕПТЯКОВ

ГЛАВА 2. Сороковые начальные годы: слава первым!

Начала я работать в январе 1942 года. А весь стаж на железнодорожном транспорте 45 лет.

Поначалу до осени 1942 года станция Котлас была - Мурашинского отделения Горьковской ж/д.

Затем Котласское отделение размещалось в Котласе - в деревянном двухэтажном здании (через два дома от вокзала).

Отделение дороги состояло из двух подразделений: ДН и ТН.

ДН - движенцы, диспетчера, кадры и бухгалтерия (руководитель Кущенко). Все размещались на втором этаже.

ТН (руководитель Яцына) - паровозное хозяйство, кадры и бухгалтерия (они занимали первый этаж).

Все отделы: электрики (В.Е. Проценко), водяники (М.С. Рыбаков), строители (Макуха), экономисты (В.С. Погуляй) и их работники - занимали одну комнату, они сидели по 2-3 служащих за одним столом. На всех было три телефона. Дела, документы находились в одном шкафу - каждому отделу своя полка. «Техника»: счёты и ручки с перьями («щучка» и другие названия) и чернильницы.

Вот так работали руководители и работники отделов отделения.

В 1949 году отделение перевели на станцию Сольвычегодск (на улице Ленина в двухэтажное деревянное здание). Это уже улучшение. На работу ездили из Котласа пригородным поездом. Вскоре появились арифмометры.

Отопление здания - печное, а дрова приходилось ещё сначала пилить, так что служащие помогали уборщицам.

Конечно, тогда и присниться не могло, что быстро изменится всё.

Теперь здание классического типа, оснащённое современной техникой: кругом компьютеры и видеотехника.

А ведь всегда вспоминается поколение сороковых годов и такое: приходилось работать без выходных дней. Кроме того, после рабочего дня шли (по должности) на разные работы: подбивка шпал лопатами, ездили в лес на заготовку дров, погрузка-выгрузка дров из полувагонов и платформ вручную, снабжение паровозов дровами.

Заместителем руководителя ТН был НА. Попов. Он, бывало, соберёт своё «Поповское войско» (комсомольцев отделения) и говорит: «Чтобы паровоз вёз состав, его надо экипировать - пищу дать». И вот идём все снабжать паровоз дровами и водой.

Становимся (16-17-летние мальчишки и девочки: М.П. Бурдаева, Н. Слотина (Торопылина), Ж. Гагарская, Лоскутов, Богданова, П. Цыганов) - цепочкой к паровозу и перебрасываем из рук в руки дрова (чурки полуметровые) - из поленицы и на тендер паровоза.

Водой паровоз заправлялся у колонки, а к тендеру рукав поворачивался вручную. Был однажды такой случай. В 40-градусный мороз при заправке водой наш руководитель Н.А. Попов стоял около паровоза. Кто-то из ребят, забыв закрыть кран, перевёл трубу от тендера - вода хлынула прямо на нашего начальника! Все очень испугались (всё «Поповское войско»), а он так мило нам говорит: «Вот, ребятки, вы меня и окрестили». И мы все сразу так легко вздохнули - обошлось...

А дисциплина тогда была военного времени - опоздание на работу на пять минут считалось серьёзным нарушением, а если на 20 минут, то могли и на гауптвахту посадить.

На субботах и воскресеньях работали без оплаты, но с энтузиазмом, чтобы поднять хозяйство, не считаясь со временем.

Так вот, считаю, все теперешние достижения начались с 40-х годов. Поэтому Слава всем, кто работал в тот период!

Зоя КОРЮКАЕВА