

Защитившие Отчизну.



**Пермские железнодорожники
в Великой отечественной войне
1941-1945гг**



Пермь, 2008

Г. А. Литовченко

**Защитившие Отчизну.
Пермские железнодорожники
в Великой отечественной войне
1941 – 1945гг.**

От события к событию.

Пермь, 2008г



Об одном прошу тех, кто переживает это время, не забудьте! Не забудьте ни добрых, ни злых. Я хотел бы, чтобы все знали, что не было безыменных героев, а были люди, которые имели свое имя, свой облик, свои чаяния и надежды, и поэтому муки самого незаметного из них были не меньше, чем муки того, чье имя войдет в историю. Пусть же эти люди всегда будут близки вам, как друзья, как родные, как вы сами.

Из предсмертного письма Юлиуса Фучика, расстрелянного фашистами.

Я знаю, никакой моей вины
В том, что другие не пришли с войны.
В том, что они – кто старше, кто моложе –
Остались там, и не о том же речь,
Что я их мог, но не сумел сберечь, -
Речь не о том, но все же, все же, все же ...

Александр Трифонович Твардовский.

Представляю книгу о пермских железнодорожниках периода Великой отечественной войны, 60-летие победоносного окончания которой мы недавно отметили.

Все меньше остается участников боевых действий и тружеников тыла Великой отечественной войны и тем актуальней повествование о событиях тех лет.

Нам необходимо вспомнить участников тех событий. Вспомнить тех, кто отдал свою жизнь за Родину, тех, кто не жалел своих сил и здоровья на фронтах. Вспомнить тех, кто трудился на паровозе, на путевском околотке, на складе топлива, на продуваемой всеми ветрами тормозной площадке товарного вагона, в литейном цехе, в промывочном цехе на ремонте паровоза, за станком, обеспечивая победу нашего народа в той страшно тяжелой войне.

Вспомнить об этом важно для, оставшихся в живых, участников боев на фронтах Великой отечественной войны, важно для тружеников тыла, что трудились на железной дороге в Великую отечественную войну, но мне кажется, что еще важнее вспомнить обо всем этом нынешним молодым железнодорожникам. Когда участники войны и труженики тыла во время войны говорили, что наши страдания и наши дела не забудут, они имели в виду, что их не забудут молодые во все времена.

Начальник Пермского отделения Свердловской железной дороги И.Ю.Баринов



От автора.

Автор этой книги не воевал по возрасту, еще пешком под стол ходил даже в 1945 году, но на фронте погиб отец, Литовченко Алексей Трофимович, не железнодорожник. Но однажды отцу пришлось немного поработать путевым рабочим, и с тех пор он завидовал работе железнодорожников, но работать пришлось в сельском хозяйстве.

Всю трудовую жизнь автор проработал в архиве Пермского отделения Свердловской железной дороги, этой сокровищнице документов по истории пермских железнодорожников, собирал и накапливал свидетельства по истории и, особенно, по периоду Великой отечественной войны. Было всегда очень неудобно перед людьми старшего поколения, которых забыли, и в то же время, очень неудобно перед сегодняшними молодыми и не очень молодыми, которые забыли своих предшественников, забыли тех, кто отдал за сегодняшний мирный день самое драгоценное, свою жизнь.

«Полнота исторического исследования о войне может быть достигнута только тогда, когда мы будем иметь сквозное, в хронологической последовательности, рассмотрение и анализ происходивших в те годы процессов и явлений на основании документов и свидетельств участников. Без свидетельств участников войны ее историю написать трудно, но и по одним мемуарам познать нельзя». Такова точка зрения члена-корреспондента Академии Наук СССР, историка П. А. Жилина, высказанная им в статье «Актуальные проблемы исследования Великой отечественной войны» в журнале «Вопросы истории», № 5, за 1977 год.

В хронологической последовательности и сделана попытка воссоздать события войны на территории нынешнего Пермского отделения Свердловской железной дороги. Сведения из исторических источников представлены с максимальными подробностями и максимальным количеством деталей. Истина – она всегда конкретна.

В книге использованы сведения из документов и свидетельств тех лет – отчеты, приказы, протоколы заседаний, газетные статьи. Использованы сведения из воспоминаний последующих лет – из числа опубликованных в разные годы в печати, из числа рассказанных автору и записанных на протяжении последних сорока лет, когда собирались свидетельства. В книге приведены не сами документы и свидетельства, а сведения из документов и свидетельств.

В наше время, когда историческим сообщениям никто не верит, настало время вернуться к фактам, к документу, к историческому первоисточнику.

А как это сделать? С точки зрения дня сегодняшнего? Дня сегодняшнего, как итога исторического развития? Не получится ли как у философа Гегеля – день сегодняшний как идеал, к которому стремился процесс исторического развития. А с учетом нынешнего плюрализма мнений, когда представители разных политических течений выворачивают наизнанку события как кому выгодно, и как кому хочется, точки зрения сегодняшнего дня вообще не существует. Поэтому экстраполяция представлений сегодняшнего времени на прошлое выглядит, большей частью, как обыкновенная политическая спекуляция.



Еще Александр Сергеевич Пушкин сказал, что «судить гения о его делах нужно по законам, им самим над собой признаваемым». Народ – гений (гениальные личности рождаются только в гениальной среде), пермские железнодорожники – важная часть гениального народа и судить о них нужно по законам ими самими признаваемыми в момент события.

Напрасны возражения, что такое изложение будет только отображением господствующей в то время идеологии. В каждое время существовало множество пластов официальных и неофициальных: законов, обычаев, мнений, предрассудков. Начните копать и увидите такую гамму сведений, мнений, что самый искушенный, даже участник событий, удивится. Только надо копать и копать, надо увидеть все это и надо показать эту гамму оттенков события, своеобразного многоцветного и панорамного снимка в миниатюре, отражающего богатство жизни в каждый отдельно взятый момент его исторического бытия. То, что происходило в действительности и как это происходило слишком часто невозможно вообразить самому изощренному фантазеру.

За основу изложения и взято каждое отдельное событие. Именно событие является краеугольным камнем исторического повествования. Нет события – нет истории. Особенно, когда это история предприятия. При этом, важно не только обозначение события, но и выяснение всех аспектов, подробностей и с официальной точки зрения и неофициальной, а по возможности и с личной.

Наиболее подходящим оказался метод, взятый из археографии, метод регест. Регесты большого распространения в археографии не получили. Если малодоступный документ – нужно увидеть его целиком, а если всем доступный – зачем регест, когда можно просто информацию о документе.

Но этот метод – настоящая находка для научно-популярного издания, как метод объективного описания события. Регесты – это краткое изложение содержания документа. В регест сводится содержание документа с сохранением его формы, с соблюдением последовательности частей в том же времени, роде, числе, лице. Из документов (отчетов, докладов, протоколов), публикаций в газетах и журналах, из литературных источников берется только часть, выжимка, сущность, изложение содержания при максимальном сохранении особенностей текста, примет времени. Люди того времени как бы обращаются к человеку сегодняшнего дня напрямую без посредников-интерпретаторов. Из отдельных фактов, событий, мнений складывается общая картина жизни конкретного времени.

Применение этого метода в научно-популярной литературе для описания события позволяет сделать чисто фактологическое описание событий с максимумом подробностей, позволяет избежать оценок сегодняшнего дня, позволяет сохранить аромат того времени и дать возможность читателям сделать оценку самим, в соответствии с их убеждениями. Каждое поколение надеется на то, что потомки их поймут.

К каждой главе предшествует небольшое поясняющее предисловие о событиях главы. Дальше идут хронологические сообщения «От события к событию». Заголовком сообщения о событии является дата события. В конце книги есть ссылки на источники и литературу по каждому событию.



Автор приносит извинения пермским железнодорожникам, участникам боев на фронтах войны, что о них мало сведений. Это произошло потому, что автору почти недоступны архивы и документы непосредственно с фронтов войны. При отборе сведений для книги обращалось внимание, прежде всего, на погибших и пропавших без вести бойцов, призванных с предприятий и станций Пермского отделения в сегодняшних границах. Они заплатили за победу самую большую цену, отдали за победу свою жизнь. Во вторую очередь принимались во внимание те, кто были награждены орденами, медалями, знаком «Почетному железнодорожнику».

Но было еще огромное большинство труженников тыла, что не попали в передовики, но и не попали в число нарушителей дисциплины, те, которые ежедневно обеспечивали ритм работы железной дороги. Большой частью их работа оказалась безымянной. Никакой доклад, никакой рапорт не смог бы вместить все фамилии участников событий, всех от кого зависели успехи в работе. Но тем не менее, именно это большинство делало погоду в работе станции, депо, отделения дороги, дороги и всей страны.

В работе по собиранию сведений для книги большую помощь оказали:

работники Государственного архива Пермской области,

бывшая заведующая объединенным архивом Чусовского отделения дороги Ольга Николаевна Клементьева, ныне Богданова,

бывшие заведующие объединенным архивом Пермского отделения дороги Зоя Михайловна Варанкина и Полина Валерьевна Назарова.

Содействовали работе над книгой Людмила Максимовна Трошкова из музея станции Чусовская, Леонид Александрович Родионов и Геннадий Петрович Боговаров из Пермского отделения дороги.

Издана книга благодаря решительной поддержке начальника финансовой службы дороги Щекина Олега Анатольевича, заместителя начальника Свердловской железной дороги по экономике и финансам Алексея Юрьевича Бельского, благодаря постоянной поддержки начальника Пермского отделения дороги Игоря Юрьевича Барина, директора дорожного музея в Свердловске Светланы Аркадьевне Одиноких, и содействию главного бухгалтера Пермского отделения дороги Симоновой Марины Селиверстовны и заведующей музея отделения дороги Марии Степановны Баяндиной.

Книга написана о Пермских железнодорожниках, книга написана максимально с точки зрения рядовых пермских железнодорожников, книга написана для пермских железнодорожников. И только тогда, когда она будет интересна пермским железнодорожникам, она будет интересна и для всех остальных. Пермские железнодорожники – это, и железнодорожники Перми, и Верещагино, и Кунгура, и Чусовской, и Кизела, и Балезино, и Шали и охватывает территорию почти всего нынешнего Пермского края, части Удмуртской республики и Свердловской области.



На кануне Великой отечественной войны.

На кануне Великой отечественной войны.

Он был убит в Финляндии на льду,
среди большой войны жестокой.
С чего - ума не приложу, -
мне жалко той судьбы далекой,
как будто мертвый, одинокий,
как будто это я лежу,
примерзший, маленький, убитый
забытый, маленький, лежу.

Александр Твардовский.

Предисловие главы.

Крутой разворот 1931 года, ликвидация НЭП, ликвидация всяких попыток использования научной организации труда в управлении (был разгромлен Центральный институт труда), насаждение административно-командной системы управления, а по сути, возрождение атмосферы гражданской войны, напрямую коснулись железнодорожного транспорта.

Пермская дорога была экспериментальной дорогой по применению методов научной организации управления и труда, методов ЦИТа (Центрального института труда). Успешно внедрялась функциональная система управления (система децернаментов), когда отрабатывалась строгая система разграничения обязанностей, и каждый руководитель должен выполнять только свои обязанности, чтобы оставалось как можно меньше обязанностей общего руководства. Начали успешно внедрять обезличенную езду на паровозах, временные неудачи были связаны со слабостью ремонтной базы. Созданы районы эксплуатации и сделан реальный шаг к разумной децентрализации управления.

В 1931 году все это было разгромлено, «функционалка» и «обезличка» были объявлены главными врагами. Появились снова, как в гражданскую войну комиссары в виде политотделов. Внедрена административно-командная система, когда руководитель каждого уровня отвечал за все действия своих подчиненных. А так как это было невозможно, то руководитель превращался в заложника системы, его легко было снять, найдя недостатки в действиях подчиненных, или объявить врагом народа. Одновременно были снижены капитальные вложения, и главный упор был сделан на энтузиазм ударников и стахановцев, развитие скрытых резервов. А людей, которые заявляли, что работа идет на пределе, что нужны средства на развитие материально-технической базы, объявляли «предельщиками».



Надежды на энтузиазм оправдались сначала на волне зарождения ударничества, стахановско-кривоносковского движения, пока техника, реконструированная во времена НЭП, работала по инерции. Но этот успех был кратким. На одном энтузиазме далеко не уедешь. Расстройство транспорта усилилось. И тогда была пущена в ход дубина – репрессии 1937-1938 года. Особенного размаха эти репрессии достигли среди железнодорожников. Абсолютное большинство репрессированных были квалифицированные рабочие и мастера, те, кто видел и мог сравнивать, анализировать работу конца 20-х годов и 30-е годы. А упадок железнодорожного транспорта продолжался.

В 1939 году разразилась советско-финская война, а затем началась 2-я мировая война. Война встала на порог нашей страны. Осторожное признание ошибки прозвучало в речи Наркома путей сообщения Л.М.Кагановича на 18-м съезде партии. Срочно увеличилось финансирование железнодорожного транспорта для развития материально-технической базы, предполагалось дорогу к 1942 году полностью реконструировать. Снизился уровень репрессий, стали искать выход из тупика, в котором оказался транспорт.

Одновременно с укреплением ремонтной базы, стали внедрять метод Новосибирского машиниста Лунина, при котором паровозная бригада улучшает уход за паровозом и берет на себя большую часть ремонта паровоза. Метод имел огромное значение, это был реальный выход из тупика при слабой ремонтной базе и при закрепленной езде на паровозах. Метод приобретал универсальное значение и применялся профессиями других служб.

Продолжались меры поддержки энтузиазма ударников и стахановцев. А с другой стороны меры принудительного укрепления трудовой дисциплины и запрещения самовольного ухода с работы по Указу от 26 июня 1940 года.

После ликвидации районов эксплуатации железная дорога оказалась мало управляемой. И тогда пошли на своеобразную децентрализацию, в 1939 году из железной дороги имени Л.М.Кагановича была выделена Пермская железная дорога с управлением в городе Молотове. Дорога состояла из пяти отделений службы движения – Кунгурского, Пермского, Зуевского, Чусовского и Кизеловского. Зуевское отделение вошло в состав Пермской дороги из Горьковской железной дороги.

От события к событию.

1939 марта 4. Суббота.

На перегоне Вогулка – Бизь, на 700-м километре, потерпел крушение пассажирский поезд № 2 из-за излома дефектного рельса. Поезд следовал двойной тягой с ведущим паровозом серии Су под управлением машиниста Смолина из Пермского

На кануне Великой отечественной войны.

депо. При заходе бегунка паровоза на ранее лопнувший рельс, бегунок сошел с рельс и выскочил за наружный рельс, продолжая следовать до момента остановки. Паровозные скаты обоих паровозов, наскочивая на изломанный рельс, разбили рельс на 18 кусков, но, имея жесткую базу, паровозы с рельс не сошли. Первый вагон и последующие за ним 9 вагонов сошли с рельс в левую сторону по ходу поезда, 2-й, 3-й, 5-й и 6-й вагоны с головы поезда упали на бок, остальные пять вагонов сошли с рельс, имея наклон в сторону откоса выемки под углом 60 градусов. Убитых нет, легкораненых три человека.

Машинистом ведущего паровоза Смолиным, при обнаружении искрения бегунка, поезд остановлен экстренным торможением.

На ликвидации крушения работали три восстановительных поезда со станций Шаля, Кузино, Кунгур.

¹Причина крушения: перед проходом поезда № 2 по перегону Вогулка - Бизь проследовал товарный поезд, под хвостовой частью состава которого, лопнул лежащий в пути дефектный рельс на 2 куска. Рельс был длиной 11 метров типа 3-а прокатки 1925 года Надеждинского завода, укладки 1926 года.



Партийное собрание в паровозном депо Пермь.

На участке Шаля - Тюриково на протяжении 90 км лежат в пути рельсы типа 3-а укладки 1927-1926 годов прокатки Надеждинского завода, имеется большой выход по дефектности: в 1935 году - 617 штук, в 1936 - 1477 штук, в 1937 - 3283 штук, в 1938 - 2285 штуки и в 1939 в январе - феврале - 549 и за четыре дня марта - заменено 38 штук. Рельсовое хозяйство по 4-й дистанции пути неудовлетворительно.

Вопрос сплошной смены рельс на этом участке ставился неоднократно. В 1937 году управлением дороги была разрешена сплошная смена рельс на этих перегонах,

На кануне Великой отечественной войны.



но по какой-то причине была отменена. В настоящее время, на 1 марта в главном пути лежит дефектных рельс 1742 штук из них остродефектных 376 штук, которые требуется немедленно заменить. Треснувших и лопнувших накладок на 1 марта в пути лежит 2057 штук.

Участковый ревизор по безопасности движения поездов 2-го отделения Держачев.²

1939 март.

Лазарь Моисеевич Каганович, Нарком путей сообщения, с трибуны 18-го съезда ВКП(б):

Железнодорожный транспорт добился достижений как за счет улучшения своей работы и использования средств производства, так и за счет увеличения производственной мощности железных дорог, в большей мере за счет улучшения освоения.

Однако, если нельзя сказать, что наш транспорт работает на пределе, то можно сказать, что транспорт работает с напряжением и поэтому материальные ресурсы должны несомненно увеличиться. Самое серьезное и важное это то, что мы должны реконструировать существующие пути. Особенно важно строительство вторых путей на Москву от Омска через Свердловск. С особой остротой встает вопрос о станциях. Часто пропускная способность перегона больше, чем станция может переработать.

Мы не хотим сказать, что у нас нет резервов для дальнейшего подъема. Конечно, мы исчерпали значительную часть своих резервов, однако у нас есть стахановские методы работы, маршрутизация, кольцевая езда без захода в депо, сокращение аварий и крушений.³



Партийное собрание в паровозном депо Чусовская.



На кануне Великой отечественной войны.

1939 мая 11. Четверг.

0 часов 30 мин на перегоне Глухарь - Кордон на 952 километре, в кривой, на насыпи высотой два метра, потерпел крушение товарный поезд № 905. Логнул острорельсовый рельс.



Савиных С.А. – передовой слесарь подъемного цеха Чусовского паровозного депо.

Восемь 4-осных вагонов с головы поезда стояли на рельсах, девятая цистерна лежит на боку на расстоянии восемь метров, справа по ходу поезда за цистерной сошел крытый четырехосный вагон. Лежит на боку перпендикулярно пути следующая двухосная платформа, дальше хопер четырехосный. Полувагон четырехосный лежит на боку в стороне на расстоянии пяти метров, два крытых четырехосных сошли с пути тележками и передними брусьями врезались от рельса полметра, остальные 12 вагонов собралось в кучу. Вагоны отошли вправо по ходу поезда до восьми метров. Разбито 19 вагонов. Убитых, раненных нет, поврежден путь 80 метров.

По прибытию восстановительного поезда выведена головная и хвостовая части поезда. Время восстановления правильного движения 11 часов 15 минут.

Выводы:

В 4-й дистанции пути, после сплошной проверки рельсового хозяйства, по всей дистанции в конце марта установлено предупреждение следования поездов в 25 км/час на всех километрах, на которых в пути лежат рельсы острорельсовые. А на второй день это предупреждение отменено, а установлены предупреждения в тех местах, где бывают большие скорости поездов.

После крушения поезда № 2 на перегоне Вогулка - Бизь 4 марта была произведена сплошная проверка рельсового хозяйства по 4-й дистанции пути, где лежат рельсы тип 3-а. При проверке было выявлено на 15 марта рельс дефективных 1931 штук, из них острорельсовых 900 штук. После проверки рельсового хозяйства, к концу марта месяца заменено рельс острорельсовых 823.

В конце марта месяца была произведена вторая сплошная проверка рельс. На 1 апреля рельс дефективных оказалось 2458, острорельсовых 1893 штуки. В апреле месяце было заменено 542 штук.

В апреле месяце произвели третий раз сплошную проверку рельсового хозяйства, и на 1 мая рельс дефективных оказалось 2669 штук, из них острорельсовых 1327 штук. После проверки рельсового хозяйства была дана телеграмма в адрес начальника дороги Оборотова. В этой телеграмме были показаны цифры дефективности рельс, которые не обеспечивают безопасность движения поездов. Так же были показаны цифры роста дефективности рельс.

В ответ были получены телеграммы заместителя начальника дороги, в которой указывалось, что рельсы тип 3-а в 1939 году на тип 1-а заменены не будут. Замену

На кануне Великой отечественной войны.



дефективных рельс произвести за счет старогодных рельс других дистанций. Но рельс на четвертую дистанцию не поступало.

Лежащие в пути рельсы не обеспечивают безопасности движения поездов. Надо поставить вопрос о замене рельс по четвертной дистанции пути перед Наркоматом путей сообщения.

Участковый ревизор НКПС по безопасности движения 2-го участка Деркачев.⁴

1939 мая 22. Понедельник.

Гусев, заместитель прокурора железной дороги имени Л. М. Кагановича:

По прибытии на дорогу в апреле 1938 года, надзор за следствием по делам, находящимся в производстве дорожного транспортного отдела НКВД, был возложен на меня.

Уголовных дел о контрреволюционных преступлениях в производстве дорожного транспортного отдела было около 1500. Ежедневное поступле-



Токарев К. И. - старший стрелочник станции Сылва, передовик производства.

ние в дорожную прокуратуру законченных следственных дел выражалось 10 - 15, а иногда и 20 дел. Дела оформлялись плохо. Нормы уголовно - процессуального кодекса нарушались. Около 50% дел мною возвращались на доследование с развернутыми письменными указаниями.

В этом потоке специальных дел я вполне мог допустить ошибку и пропустить в суд дело с актом «экспертизы», отмеченным в частном определении железнодорожной коллегии Верховного суда. Упущение с моей стороны было, отрицать этого нельзя, но еще раз повторяю, что при том количестве дел, которое поступало ко мне - я вполне мог не дочитать до существа дела.⁵

1939 октября 20. Пятница.

Трушков М.М., председатель Допрофсоюза Пермской железной дороги:

Мы очистили профсоюзные органы от шпионов, вредителей, диверсантов и убийц, от троцкистских, бухаринских и зиновьевских агентов фашизма.



На кануне Великой отечественной войны.

Выделение Пермской железной дороги преследовало облегчение руководства ей, приблизило руководство дороги непосредственно к предприятиям, помогло оперативно устранять помехи, мешающие выполнению плана перевозок, позволило использовать скрытые резервы на дороге.

Дорога из месяца в месяц не выполняет заданных измерителей работы. Лучше работало Кизеловское и Чусовское отделения службы движения. Дорога плана не выполняет потому, что у нас не изжиты аварии, крушения и браки в работе.

Есть примеры повседневной борьбы с авариями. Машинисту электровоза Чусовская Бересневу и его помощнику Башерину, за проявленную бдительность и предотвращение крушения, объявлена благодарность. Ученик 5-го класса Левшинской школы Мокрушин Александр 28 сентября на перегоне Левшино – Одинцево обнаружил лопнувший рельс, шедший по перегону поезд № 103 он остановил на расстоянии 100 метров от лопнувшего рельса, а 29 сентября он же остановил поезд № 103 таюке перед лопнувшим рельсом.

6 сентября при проверке вскрыто безобразное отношение руководителей к вопросам быта и организации труда. В Кунгуре и Перми кондуктора не имеют возможность нормально отдохнуть. В Перми кондукторские бригады отдыхают на полу в коридоре.

Можно привести примеры другого отношения - на станции Ергач и станции Тулумбасы нет ни одного нарушения трудовой дисциплины.

Из доклада о работе оргкомитета ЦК союза желдорог Востока и Дальнего Востока по Пермской железной дороге.⁶



Лучшая составительская бригада станции Пермь-2: сцепщики Тармурзин Г., Аристов Н. В., Вшивков М. А., составитель Вшивков А. К., сцепщик Вшивков П. В.

На кануне Великой отечественной войны.



1939 октябрь.

В низовых организациях райкомы союза о своей деятельности перед членами союза не отчитывались, кроме РК Чусовская и не требовали регулярной отчетности перед избирателями от подчиненных им месткомов, цехкомов и профгруппоргов. Вместо отчета не реже чем в квартал, в 1938 году отчитались по одному разу.

Общие собрания членов союза на предприятиях не проводятся, они подменяются узкими цеховыми и сменными собраниями. Профработники пошли по линии наименьшего сопротивления, и делают то, что легче без особо кропотливой подготовки.

Чикишев прибыл на пленум Дорпрофсожа и перед его открытием напился пьяным. Пленум исключил Чикишева из своего состава и снял его с работы председателя Пермского райпрофсожа.

В состав пленума дорожного комитета, в виду недостаточной бдительности, проникли враги народа – Заговалко, Фалеев, которые репрессированы.

Как отдельные члены пленума, так и в

целом пленум Дорпрофсожа допустили грубую политическую ошибку и объявили ряд товарищей в принадлежности к контрреволюционной деятельности, заняли позицию перестраховки. Так, без детальной проверки предъявленных обвинений, пленум исключил из своего состава, как врагов народа, Кириченко, Колясникова. Впоследствии эти товарищи были полностью реабилитированы, а также Сальяшин, Злобин, Харитонов.

Из краткого отчета дорожного комитета работников железной дороги имени Л.М. Кагановича за период с августа 1937 по октябрь 1939 года.⁷

1939 ноября 13. Понедельник.

Баранов, начальник планового отдела дороги:

По Чусовскому узлу намечены капитальные большие работы: обход станции, устройство релейной централизации Калино - Лямино - Чусовская. Автоблокировка должна быть закончена, но к работам только приступили с 9 ноября, работало 18 человек.



Симонов И.С. - лучший машинист паровоза депо Кунгур, вместе с учеником школы Вавиловым Васей.



На кануне Великой отечественной войны.

По строительству вторых путей – участок Пролетарский – Чайковский должен быть уложен в этом году. Дорога считает, что от Чайковской до Бачумово нужно уложить вторые пути в 1940 году, иначе этот участок будет узким местом.

Удлинение путей намечено осуществить от станции Гороблагодатской до Соликамска, от Чусовской до Перми. Комиссия считает, в первую очередь нужно провести удлинение путей от Кизела до Чусовской, и от Чусовской до Сылвы. А на участке от Чусовской до Гороблагодатской работы перенести во вторую очередь.



Поездные вагонные мастера Южанинов и Южаков И.П. из Кунгурского резерва работают по-лунински.

Диспетчерская централизация намечается от Кизела до Чусовской и от Чусовской до Гороблагодатской. В 1940 году диспетчерская централизация должна быть полностью закончена.

В отношении Чусовского узла – составлено техническое задание в отношении обхода, но еще не решен вопрос – или делать обход, или по заводским путям проложить мост через реку Чусовая с выходом на станцию Антабары.

Большие работы намечаются в Перми. Составляется задание, но которое еще нами не рассматривалось. Отдельно включаем расширение паровозного депо, так как сюда поступают паровозы серии «ИС». Намечено строительство вагоно-

ремонтного пункта, поликлиники, здания управления дороги, клуба.

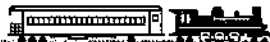
Малькевич, зам. начальника дороги:

Начавшееся усиление грузопотока на участке Соликамск – Чусовская возрастает в 2,5 – 3 раза. На участке Чусовская – Пермь мы обязаны пропускать 23 пары поездов. Мы обязаны электрифицировать участок Чусовская – Пермь, а электрификация без реконструкции пути пройти не может.

Чусовской узел будет узким местом или нужно делать обход станции с выносом на станцию Калино или другой вид. Развитие пропускной способности участка Соликамск – Чусовская нужно решить, чтобы использовать мощные электровозы и пустить при необходимости двойную тягу электровозов.

По главной линии – побольше получить вторых путей, пустить мощные локомотивы. Дан срок – 1942 год и дорога от этого срока отступать не будет. Вторые пути нужно дать до Балезино. Решается вопрос о строительстве вторых путей на участке Шаля – Пермь.

На кануне Великой отечественной войны.



Не позднее 1940 года мы должны пустить по всей дороге паровозы серии «ФД», нужна реконструкция пути, чтобы пропускать эти паровозы.

По электрификации нужно учесть необходимость организации на Пермском узле электродепо и начать строительство этого депо в текущем году.

Калугин, главный инженер строительства вторых путей:

Мы составили свой план, чтобы в 1942 году до Кирова работу закончить. Укладка вторых путей производится до Бородулино. От Бородулино до Кузьмы – перерыв, – укладки нет. Здесь укладки производить нельзя, так как требуется выбросить 800 тысяч кубометров земли на двухпутных обходах, механизацию применять нельзя. Поставить можно только продольные транспортеры или поставить грабарей 3000 человек. На станции Кез выемка объемом 320 тысяч кубометров, пересекает станцию Кез. Здесь можно поставить большой экскаватор, который дает в сутки 2 тысячи кубометров земли, чего станция пропустить не может. Зюкай – Верещагино двухпутный обход – 560 тысяч кубометров земли. И получается три трудных перегона: Зюкай - Верещагино, Бородулино – Волегово, Кез.

Березняков, инспектор службы гражданских сооружений:

Я рассматривал график составленный по участкам и считаю его нереальным, особенно в части рабочей силы. Нет рабочей силы и нет условий для рабочей силы. На мосту М.Ласьва рабочие живут в таких условиях, что хуже некуда: хлеба не подвозится, после работы рабочие вынуждены бегать за хлебом за 5 км. Из переброшенных 74 человек, осталось только 12, рабочие из Тамбова бросают работу. Столовую прикрыли из-за отсутствия дров, и два дня не было обеда. График составлен не реально.

Из протокола постоянного совещания.⁹

1939 год.

Кандидат в депутаты Пермского городского Совета депутатов трудящихся Осинникова Анастасия Еремеевна, из семьи крестьян-бедняков. Отец умер, когда ей исполнилось четыре года, а вскоре и мать. С восьми лет - в няньках, затем на железной дороге - полумойкой, телефонисткой. Одновременно окончила четыре класса школы для взрослых, стала работать на обслуживании дальней связи, воспитывает четырех детей. Муж умер.



Сергей Владимирович Березняков - инспектор службы гражданских сооружений.



Осинникова А. Е.



На кануне Великой отечественной войны.

Примечание:

В 1941 году накануне войны вышла на пенсию. Пришлось еще поднимать и внуков. При увольнении на пенсию сама вышла из партии, чтобы не быть обузой.⁹

1939 ноября 17. Пятница.

Но из 710 работающих в Пермском паровозном депо соревнуются 240, имеются случаи определения стахановца по получаемой зарплате, а не по производительности труда, доски почета оформляются только к празднику, проверкой соцдоговоров никто не занимается.

Из протокола заседания президиума Дорпрофсожа.¹⁰

1940 января 29 – 30.

Коробко, машинист экскаватора, член пленума дорожного комитета:

- На 1-м строительном участке в бараках, где размещаются рабочие хуже, чем в конюшне: освещение керосиновое, стены сырые, не утеплены. В 1939 году прибыло на стройку 4335 человек, ушло со стройки 3375 человек. Я не на первой стройке. Строили мы общежития светлые, чистые, культурные.

Саржевский, заместитель председателя учкома 1-го стройучастка:

- Столовые не обеспечивают потребность рабочих. На 350 человек имеют 12 ложек.



На строительстве вторых путей работает более 9000 удмуртских колхозников.

На кануне Великой отечественной войны.



Обед должен быть в 12, фактически в 15 часов. Рабочие простаивают в очередях.

Из протокола заседания 2-го пленума Дорожного комитета профсоюза строительства вторых путей Данилов-Пермь.¹¹

1940 январь.

Реконструкция пути участка от Перми до Чусовской со сменой рельс, 137 кило-метров – начать в 1940 году. Участка Кизел – Соликамск, 27 километров со сменой рельс – начать в 1941 году.

В 1940 – 1941 году построить новое депо на станции Верещагино со всеми экипировочными обустройствами, в Перми реконструировать существующее веерное депо с заменой поворотного круга. Построить подъемочный цех для паровозов «ИС». построить новые секции для оборота паровозов «ФД» в депо Верещагино и Кунгур.

В 1942 году провести реконструкцию депо Кунгур с приспособлением его для промывочного и подъемочного ремонта паровозов серии «ФД» и построить треугольник. Вынести склад топлива станции Пермь-2 на новое место.

В 1940 – 1942 годы – удлинение путей станций до 720 метров, постройка новых разъездов.

В 1940 году расширить и реконструировать вокзал станции Пермь-2, построить вокзал на станции Усольская.

В 1940 году закончить автоблокировку Калино – Чусовская – Антабары, в 1941 году закончить однопутную автоблокировку Гороблагодатская – Чусовская, двухпутную и двухстороннюю автоблокировку Балезино – Пермь – Шалья. В 1942 году закончить автоблокировку участков Пермь – Калино, Антабары - Кизел.

В 1942 году закончить электрификацию участков Чусовская – Пермь, Кизел – Соликамск.

Из плана капиталовложений (соображения Пермской железной дороги).¹²

1940 мая 17. Пятница.

Для проведения подготовительных работ по организации монтажно-строительного участка по электрификации железной дороги Пермь – Чусовская создан временный монтажно-строительный участок при службе электрификации.

Назначен начальником монтажно-строительного участка Цирулев Петр Дмитриевич, прибывший с железной дороги имени Л.М.Кагановича.



26 февраля 1940 года Ошев Яков Матвеевич, рядовой Красной Армии, погиб в бою на Советско-Финской войне в возрасте 25 лет. До призыва работал слесарем Пермского вагонного участка.



Цирулев П.Д.



На кануне Великой отечественной войны.

Назначен заместителем Мацнев Иван Емельянович прибывший с Томской железной дороги.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.¹³

1940 июня 26. Среда.

Увеличить продолжительность рабочего дня рабочих и служащих во всех государственных, кооперативных и общественных предприятиях и учреждениях с 7 часов до 8 часов на предприятиях с 7 часовым рабочим днем, с 6 до 7 – на предприятиях с 6 часовым рабочим днем, с 6 до 8 – для служащих учреждений, с 6 до 8 – для лиц достигших 16 лет.

Перевести работу с шестидневки на семидневную неделю, считая седьмой день недели, воскресенье, днем отдыха.

Запретить самовольный уход с работы, а также самовольный переход с одного предприятия на другое. Уход с предприятия или переход может разрешить только директор предприятия или начальник учреждения. Отпуска по беременности и родам предоставляются в соответствии с действующим законодательством.



**Волгарев – передовой
поездной вагонный
мастер Кунгурского
резерва.**

Установить, что рабочие и служащие, самовольно ушедшие из предприятий, предаются суду и по приговору народного суда подвергаются тюремному заключению сроком от 2 до 4 месяцев.

Установить, что за прогул без уважительных причин рабочие и служащие предаются суду. По приговору народного суда караются исправительно-трудовыми работами по месту службы, работы сроком до 6 месяцев, с удержанием из заработной платы до 25%. В течение срока отбывания исправительно-трудовых работ очередные отпуска не предоставляются. Этот срок не засчитывается в стаж, необходимый для получения отпуска, теряется непрерывный стаж.

Отменяется обязательное увольнение за прогул без уважительных причин.

Директора предприятий и начальники учреждений за уклонение от предания суду лиц виновных в самовольном уходе и виновных в прогулах без уважительных причин, а

также принятие на работу лиц, самовольно ушедших с предприятий привлекаются к судебной ответственности.

Прогулом считается также опоздание к началу работы или после обеденного перерыва, уход с работы до окончания рабочего дня или до обеденного перерыва, если это вызвало потерю рабочего времени более 20 минут. Нарушения, вызвавшие потерю времени не более 20 минут, считаются прогулом, если они имели место три

На кануне Великой отечественной войны.



раза в течение месяца и четыре раза в течение двух месяцев. Считаются прогульщиками, оказавшимся на работе в нетрезвом виде.

Из указа Президиума Верховного Совета СССР. ¹⁴

1940 июля 9. Вторник.

Перенести празднование Всесоюзного дня железнодорожника в 1940 году с 30 июля на ближайший выходной день (воскресенье) – 4 августа.

В будущем установить празднование Дня железнодорожника в первый выходной день (воскресенье) августа месяца.

Из постановления СНК СССР. ¹⁵

1940 октября 5. Суббота.

Михаил Алексеевич Артюшин, начальник Пермской железной дороги:

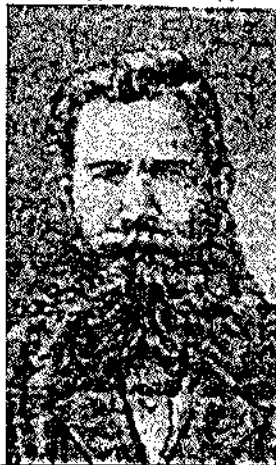
5 октября коллегия НКПС заслушала доклад о работе нашей дороги. Коллегия отметила, что дорога по сравнению с прошлым годом улучшила работу по всем показателям, но все еще не вышла в число дорог, устойчиво выполняющих план погрузки и продвижения поездов. Дорога систематически не выполняет государственных заданий по сдаче порожняка. Плохо развозится местный груз. Опора дороги – Чусовской и Пермский узел явились тормозом в работе дороги. Важнейшие строящиеся объекты до сих пор не закончены, путь содержится в неудовлетворительном состоянии, аварийность дороги – за 9 месяцев – 63 крушения. 40% по вине службы пути, 20% по вине паровозной службы. Коллектив дороги должен выйти в число дорог выполняющих погрузку и выгрузку.

Решающее отделение Пермское на сегодня забито избытком груженых и порожних вагонов. Плохо работают узлы Чусовская, Пермь. Основной узел – станция Пермь-2 должен быть расшит. Держит на подходах поезда Чусовской узел. Обратите внимание на строительство обхода, он намного облегчит работу, его нужно закончить быстрее, раньше срока.

Лазарь Моисеевич приказал довести рабочий парк до нормы. Обеспечить работу станций, узлов по технологическому процессу, отправление поездов по графику, развозку местного груза. Особенно важно выполнение регулирующего приказа.



**Артюшин М. А.,
начальник дороги.**



**Бласов П. Е. –
старший
путеобходчик
Кизеловской
дистанции пути.**



На кануне Великой отечественной войны.

Движенцы пытались, после моего отъезда на коллегия, доказать, что дорогу расшить нельзя, так как у нас недостаточно пропускной способности, а пропускную способность составили сами. Нужно пересмотреть и увеличить.

Очень затруднительно работает Пермь – Чайковская. Движенцы говорят, что больше 50 поездов не пропустить по этому участку, а я докажу, что можно пропустить больше. Каждый поезд, проходя через станцию, для того, чтобы получить жезл, занимает 10 минут. Давайте сократим до 5 минут. А если еще давать тяжеловесные составы и несколько сдвоенных, то получим 7 – 8 неиспользованных часов.

По службе пути мы имеем кое-какие достижения. Основные причины плохой работы путейцев – отсутствие и несвоевременное снабжение балластом, слабые знания дорожных мастеров и бригадиров. Дорожные мастера на 50% новые, бригадиры новые, работают в службе 2 – 3 года. Задачи путейцев ликвидировать все предупреждения или снизить их до минимума.

В электродепо нужно усилить выпуск электровозов из подъемочного ремонта, немедленно восстановить три раздетых электровоза, повысить квалификацию электровозных бригад, и, что самое главное, я считаю, нужно обучить всех машинистов электровозов водить сдвоенные поезда, то есть управлять двумя электровозами одним машинистом. А это мы будем делать в этом году для того, чтобы вывезти уголь с Кизеловских копей, так как пропускная способность одинарных поездов не обеспечивает вывозку всего угля.



Гусев Л. - техник Чусовского электродепо.

У нас на дороге появилось много «нюхачей» и «слухачей», которые сами нарушают выполнение Указа. Начальник станции Пермь-1 взял ночью милиционера и обошел по станции всех работающих, обнаружил на станции 12 человек спящих и дремлющих и всех этих людей отдает под суд. При обходе он не старался разбудить спящего, чтобы сказать: «Что ты спишь, когда надо работать», а пришел, посмотрел в окно и все. И этот начальник говорит, вот как я поднимаю трудовую дисциплину – 12 человек отдаю под суд. Есть очень много слежки и это так же неправильно.

Из доклада на активе дороги.¹⁶

1940 октябрь 5. Суббота.

Техник Пермской дистанции пути Масленников делал пробный выезд на велодефектоскопе. И на перегоне Пермь-2 - Пролетарский произошел сход с рельсов велодефектоскопа, в результате которого произошел изгиб вилок.¹⁷

На кануне Великой отечественной войны.



1940 ноября 27. Среда.

В Пермском вагонном участке начали отправлять поезда с гарантийными путевками.¹⁸

1940 декабря 24. Вторник.

В паровозном депо Пермь-2 статья товарища Лунина была обсуждена комплексными бригадами, проведены беседы и читки с паровозными бригадами, проведен точный учет разрядности машинистов, помощников и кочегаров, имеющих слесарную специальность, техническое бюро разработало программу по изучению слесарного дела.

Инициаторами применения метода Лунина выступили коммунисты-машинисты – Соломонов, Турицин, Гуртман, Чернышев, Кузнецов, из беспартийных – Галямин, Яковлев, Смолин. Работают в настоящее время по методу Лунина из 40 паровозов – только 7.

Из постановления оргсовещания политотдела.¹⁹

1940 декабря 26. Четверг.

На дороге слабо внедряется метод машиниста Лунина. Большинство руководителей депо до сих пор не принимают необходимых организационно-технических мер по перестройке работы заготовительных цехов, инструментальных, не создают запасов ходовых деталей инструментов. Ни в одном депо не организована учеба паровозных бригад слесарному делу. Без ликвидации этих недостатков невозможно широкое внедрение лунинского метода работы.

Большинство профорганизаций приступили к коренной перестройке профработы, вовлекая в работу местные комитеты, клубы, профсоюзный актив.

Из докладной записки.²⁰



Слесарная практика для электровозников. Машинист Чурин И. Л., его помощник Пичкалев Н. И. и слесарь Абатуров Д. А.



На кануне Великой отечественной войны.

1940 декабря 27. Пятница.

Отчетно-выборные собрания прошли под знаком мобилизации масс железнодорожников на дальнейший подъем работы дороги. Профсоюзные организации дороги, сократив разбухшие штаты, слабо опираются на инициативу и самодеятельность масс, мало привлекают к профсоюзной работе членов профсоюза, недостаточно уделяют внимания массово-производственной работе, слабо организуют борьбу за укрепление дисциплины и выполнение Указа от 26 июня 1940 года.

Считать основной задачей в работе профорганизации мобилизацию всего коллектива на встречу 18-й партконференции, должны возглавить подъем политической и производственной активности, организуя соц. соревнование. Особое внимание – распространению передовых стахановских методов работы, выполнение Указов от 26 июня 1940 года и 10 июля 1940 года за укрепление дисциплины, единоначалия, ликвидацию браков и аварий в работе. Покончить с практикой проведения всей работы руками одного платного аппарата, привлекать широкие массы членов профсоюза.

Из постановления политотдела.²¹

Из итогов 1940 года.

Дорога имеет особенности в своей работе, заключающиеся в том, что вывоз грузов за пределы дороги превышает ее ввоз, местная работа достигает 60%, погрузка значительно выше выгрузки, вследствие чего дорога нуждается в регулярном питании ее порожняком. Территория района тяготения составляет 210 тысяч кв. км и население свыше 2,6 млн. человек.

Характерными новостройками, влияющими на работу дороги было введение в эксплуатацию угольных шахт по Кизеловскому бассейну и месторождениям «Скальное», «Обманка», строительство ряда спец заводов, пущена в эксплуатацию восстановленная Майкорская древесно-угольная домна, в районе Соликамска сдан в эксплуатацию целлюлозно-бумажный комбинат. получили развитие лесозаготовки в северных районах дороги – Соликамск. Развернулось большое строительство подъездных путей в районе станции Соликамск.

Значительное улучшение, особенно в ноябре – декабре создало введение кольцевых маршрутов. Это мероприятие обеспечило бесперебойное снабжение порожняком Кизеловского отделения. Кольцевые маршруты позволили дороге разрешить задачу отгрузки в течение ноября и декабря месяцев 71 тысячу тонн угля, лежавшего в отвалах и создать устойчивое питание дороги угольным порожняком.

Созданные на дороге, при ее организации, два новых отделения движения в Кизеле и Кунгуре, приблизили руководство отделений к клиентуре. Это дало возможность лучше обслужить шахты и предприятия, упростили работу дороги, но в эксплуатационной работе, в продвижении поездов, улучшении оборота вагона и локомотива, в передаче местного груза ожидаемого эффекта не достигнуто.

Метод знатного составителя нашей дороги Колупаева со станции Чусовская – скоростное формирование поездов одной бригадой составителей при двух паровозах

На кануне Великой отечественной войны.



нашел свое применение на станциях Кизел, Чусовская, Кунгур.

Все шире внедряется метод Семерикова (станция Губаха), который одновременно совместил две операции – выводку вагонов и подачу для погрузки, выгрузки на пути клиентуры. Составители станции Кислотный Носков, Падучев, работая по методу Семерикова, формируют поезда за 20 – 25 минут вместо 45 минут по норме.

Узкие места в работе дороги:

На станции Пермь-2 недостаточное путевое развитие. Малое количество путей и короткая их длина, не вмещающая нормальные составы, отсутствие поворотного круга для паровозов ФД, что вызывает необходимость пропуска оборачивающихся паровозов на береговые пути до 40 раз в сутки по перенапряженной западной горловине станции.

Станция Чусовская находится в еще более тяжелых условиях в смысле путевого развития и характера маневровой работы. Весь поток со стороны Кизела, Кына, Перми и на 80% со стороны Гороблагодатской перерабатывается на станции Чусовской. Кроме того, весь поток с Кизела на Пермь и обратно для станции является угловым. Все это приводило к задержке маневровой работы, не выполнению норм простоя и задержке поездов по приему и отправлению.

Промежуточные станции и в особенности на участке Пермь- Чусовская имеют недостаточную длину путей и их количество (станция Адищево – 2 пути, Вереинский – 3 пути вместимостью по 53 вагона).

Стыковая станция Шаля имеет только восемь приемо-отправочных путей, из которых три имеют полезную вмещающую 29, 39, 51 вагон. Станция Шаля является барьером для продвижения поездов.

В течение 1940 года дорогой вводился новый вид локомотива – паровоз серии ФД и ИС. Однако процесс ввода и освоение новой серии значительно затянулся из-за несоответствия верхнего строения пути требованиям пропуска мощных локомотивов. Окончание путевых работ с заменой верхнего строения пути позволило ввести паровозы серии ФД и ИС на главной линии Шаля – Киров только в конце 1940 года. Этим объясняется еще недостаточное использование мощности паровоза, большое количество неполадок, остановки на перегонах и значительный пережог топлива.

Вожделение тяжеловесных поездов с каждым месяцем увеличивается. Если в январе 1940 года по дороге было проведено 49 тяжеловесных поездов, то в июле эта цифра достигла 301, а в декабре – 346. Особенно больших результатов по вождению тяжеловесных поездов показали машинисты депо Чусовская и депо Верецагино.



Семериков П.Д. -
составитель поездов
станции Губаха.



На кануне Великой отечественной войны.

Работа электровозов и их состояние, несмотря на увеличение и обновление парка, составившего в 1939/40 г. – 43,3%, является неудовлетворительной. Качество ремонта электровозов из-за крайне плохого снабжения запчастями и отсутствия колесных пар все время ухудшается. Депо Свердловск, которое производит подъемочный и средний ремонт, систематически из месяца в месяц выпуск электровозов срывает, тем самым увеличилось количество больных электровозов до 29%.

По службе пути в 1939 году заменено 24686 остродефектных рельсов. Такое большое количество выхода рельс объяснимо тем, что в пути лежат рельсы укладки 1920 – 1915, 1927 – 29. Срок службы многих давно истек. На 1 января 1941 года в



Костылев В. З. - музыкальный руководитель Верещагинского железнодорожного клуба проводит занятия с детским духовым оркестром.

пути дефектных рельс 11940 штук, из них остродефектных 1896. Однако запущенность путевого хозяйства остается и на сегодняшний день.

По строительству вторых путей - перегон Пролетарская – Курья был сдан в эксплуатацию 29 сентября 1940 года, Оверята – Курья – 30 октября, перегон Оверята – Шабуничи – 27 декабря 1940 года. Перегон Шабуничи – Чайковская перешел на 1941 год.

29 декабря 1940 года сдан в эксплуатацию главный путь Сукманы – Рейд. Работы на

Чусовском обходе задержались из-за недостатка рабочей силы.

Из пояснительной записки к отчету по эксплуатации.²²

1939 – 1940 годы.

В 1939 году на Пермской железной дороге было допущено 76 крушений с поездами, в 1940 году – 73.²³

1941 января 3. Пятница.

В этом году на нашей дороге впервые применяются велодефектоскопы – приборы, с помощью которых можно обнаружить дефекты рельсов, невидимые для простого глаза.

На Сылвенской дистанции пути техник Пугин на перегоне Адищево – Левшино дефектоскопом обнаружил несколько рельсов с незаметными на глаз трещинами. Когда они были изъяты и тщательно обследованы – оказалось дефектоскоп не соврал. Пугин сам оборудовал подзарядную установку для зарядки аккумуляторов,



оборудовал хорошее помещение и содержит прибор в образцовом порядке.

Но на других дистанциях уважать этот прибор пока не научились.

Из статьи в газете. ²⁴

1941 января 7. Вторник.

В Верецагинском вагонном участке проведено собрание домохозяек. Созданы хоровой кружок и кружок рукоделия. Руководителями стали Мичурина, Черемных и Гуцина. Создана бригада общественного контроля для проверки работы магазинов, столовых, пекарен, школ.

Домохозяйки Дегтярева, Селиванова, Синцова, Кылосова, Мальцева, Балужева, Ларионова проверили состояние производственных помещений участка и решили поддерживать здесь чистоту. 15 домохозяек очистили от снега 450 метров пути.

Из заметки Г. Балужева, председателя месткома Верецагинского вагонного участка.²⁵

1941 января 14. Вторник.

Некоторые путеобходчики считают нужным только обойти участок, добить костыли и посмотреть, нет ли лопнувших рельсов и накладок. Основная же задача путеобходчика – это предотвратить излом рельсов, устранить причины этих изломов.

Редко рельсы лопаются посередине, а почти всегда около стыка.

На своем обходе я знаю, где слабый грунт, где похуже балласт и при обходе осматриваю там каждую шпалу.

При обследовании рельсов я применяю простукивание молотком, и он меня никогда не обманывает. В начале я применял простукивание с монетой. На хорошем рельсе монета при ударе лежит мертво, но чуть где есть трещина – она начинает плясать. Теперь я дефектные рельсы научился находить по звуку от удара, а монеткой проверяю только подозрительные. О каждом дефектном рельсе я докладываю бригадиру и требую такой рельс заменить.

Если путеобходчик любовно ухаживает за своим участком – бригаде по текущему ремонту на этом участке делать нечего.

На моем участке нет не работающих противоугонов, регулярно подбиваю клинья, слежу, не отходят ли противоугоны от шпал.

Не один стык не должен быть на весу, тогда не будет лопнувших накладок и рельсов. Не допускаю, чтобы под шпалами была пустота. Устранить ее нетрудно. За 30 лет работы путеобходчика у меня выработалось правило – не оставлять после себя недоделок.

Замечательные результаты дает хорошая смазка болтов и своевременная замена лопнувших шпал.

Путеобходчик – не сторож, а квалифицированный рабочий пути.

Из статьи В.П. Наговицина в газете.²⁶



На кануне Великой отечественной войны.

1941 января 14. Вторник.

До последнего времени снегоуборочная машина Гавриченко на станции Пермь-2 работала очень медленно. Не было увязки в работе с движенцами.

9 января, договорившись с начальником отделения Ивановым, чтобы движенцы беспрепятственно пропускали машину, путейцы на 10 января наметили план – расчистить за день всю станцию и вывезти снег.

10 января начальник дистанции Дунаковский руководил работой. Заместитель начальника станции Ткаченко в этот день специально занимался снегоуборкой. 210 рабочих подготавливали фронт работы, дежурный по станции Туров беспрепятственно пропускал машину для погрузки и выгрузки. Благодаря этому, машинист машины Фадеев сумел за один день сделать 13 рейсов. Он очистил Пермский, Кунгурский и Северный парк и вывез со станции 4768 кубометров снега. Это для Перми небывалый рекорд, работа показала, что есть возможность ликвидировать последствия снегопада за один день.

*Из сообщения «Сталинской путевки».*²⁷

1941 января 25. Суббота.

Обеспечить путевых обходчиков служебными наделами земли в полосе отвода в размере до 0,15 гектара пахотной приусадебной земли и до 1 гектара сенокоса для скота в личном пользовании обходчиков. Служебные наделы в полосе отвода предоставляются при условии, если их семьи не пользуются землей в другом месте, в том числе и в колхозе.

*Из приказа Наркома путей сообщения.*²⁸

1941 января 25. Суббота.

Выплата премии за обнаружение лопнувших и дефектных рельсов отменяется.

Путевым обходчикам и путевым рабочим оставлена премия за предупреждение аварий и крушений.

*Из приказа Наркомата путей сообщения.*²⁹

1941 февраля 11. Вторник.

На станции Калино потерпел крушение поезд № 918. Причина крушения - излом рельса, который имел старую трещину глубиной до 5 мм. Дорожного мастера (ПД-б) Балужева за недоброкачественный осмотр рельсов и не принятие мер к смене, сняты в бригады пути на станции Калино. Руководство дистанции знает, что 6-й околоток Сылвенской дистанции является самым аварийным.

*Из приказа по дороге.*³⁰

1941 февраль.

Сдан в эксплуатацию Чусовской обход.³¹

На кануне Великой отечественной войны.



1941 апреля 1. Вторник.

За отличную и безаварийную работу в 1940 году погибший на своем посту старший стрелочник станции Усолье Пикулев Павел Семенович награжден среднемесячным заработком 331 рублей и награда выдана жене.³²

1941 апреля 7. Понедельник.

Открыто двухпутное движение по перегону Шабуничи – Чайковская.³³

1941 апреля 11. Пятница.

При следовании поезда № 1110 по станции Сылва техник Сылвенской дистанции пути Денисов обнаружил у одного из вагонов отсутствие валика подвески башмака триангеля. Триангель был на весу, что угрожало обрыву и аварией.

Поезд был остановлен, неисправность устранена.

Денисов, кроме основной работы техника дистанции, в свободное время, как общественный ревизор, вскрывает на линии нарушения.³⁴

1941 апреля 13. Воскресенье.

На перегоне Кислотный – КамГЭС, 19 километр Сылвенской дистанции пути, путеобходчиком Киприяновой Лидией Артамоновой был обнаружен рельс лопнувший на семь кусков на протяжении 2,13 метра. Рельс имел свежий излом. Киприянова оградила оласное место и оповестила работников пути, предотвратила аварию. Поезд остановился у лопнувшего рельса. Пропустить поезд через такой рельс было нельзя. Рельс до этого в дефектных не числился.³⁵

1941 апреля 23. Среда.

Законченная ключевая зависимость в октябре 1940 года на станции Левшино и Кислотный до сих пор не сдана в постоянную эксплуатацию в виду того, что большинство стрелочных переводов техническим требованиям не удовлетворяют. Переводы имеют большие люфты в сержках и тягах, отбои рамных рельс, угоны перьев, плохое крепление всего стрелочного перевода.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.³⁶

1941 апреля 28. Понедельник.

Находящуюся на станции Чусовская, в поселке имени Кирова, оранжерею и земельный участок при ней с постройками (парники и жилой дом) передать из ведения Чусовской жилищно-ремонтной конторы Чусовской конторе Трансторгпит для использования в организуемом подсобном хозяйстве.³⁷

1941 мая 4 – 5.

Михаил Алексеевич Артюшин, начальник дороги:

Наша дорога в 1940 году и сейчас работает неудовлетворительно, неустойчиво,



На кануне Великой отечественной войны.

рывками. Эксплуатационная работа дороги 1940 года стоит на уровне 1939 года, а по отдельным показателям даже хуже 1939 года. По темпам роста промышленности мы отстаем, особенно наша дорога. Мы дали очень хороший скачек вперед в 1935–1936 годы, в последующие годы темпы снизились.

Путейцы своей работой резко снизили работу всей дороги, по вине путейцев было 27 случаев крушений и аварий. А всего на дороге было в 1940 году 74 крушения и аварии.

Гусев, диспетчер Чусовского узла:

Отправление поездов большого веса должно сыграть большую роль в улучшении работы отделения. А у нас это наносит только вред. На участке Чусовская – Пермь



Гусев А. -
диспетчер
Чусовского
узла.

идет много длинносоставных поездов во встречных направлениях, причем назначают их, кому вздумается – составитель, дежурный по станции, не говоря уже о диспетчерах. Весь график движения ломается. И никто не займется выяснением вопроса – выгодно ли водить такие поезда.

Ситников, секретарь Чусовского горкома ВКП(б):

Вопрос, который сейчас затронут по всем дорогам, создание единого технологического процесса между отдельными станциями и заводами на сегодня на Чусовском отделении отсутствует.

Вследствие того, что при разделении основная ремонтная база отошла к дороге имени Кагановича, то такое депо в Чусовской осталось без ремонтной базы.

Абакумов, начальник станции Пермь-2:

Станция Пермь-2 продолжительное время являлась барьером в продвижении грузопотоков со всех трех направлений, да и сегодня станция Пермь-2 не является опорной базой на дороге в смысле продвижения поездов. За 1940 год погрузка на станции выполнена на 87%, выгрузка на 109%, отправление поездов по графику – на 60%.

Зимой 1940-1941 года станция работала значительно лучше. Мы ввели фабричную марку. Когда проходил актив, ушло 85 поездов с фабричной маркой, каждый составитель знает, что он подписывается за правильность формирования состава. Ввели телеграмму-натурку. От Чусовской мы получаем ее, но не на все поезда, а вот со стороны Верещагино и Кунгура не можем получить обратно телеграммы-натурки.

Лунинским методом работает старший стрелочник Мелентьев, проводит ремонт своей стрелки с младшими стрелочниками, заменяет болты, костыли, крепит болты, способствует работе механизмов. Старший стрелочник Бажина приводит в порядок свою стрелку.

Кириллов, секретарь партбюро паровозного депо Верещагино:

Лунинское движение в Верещагинском депо проходит скверно. Начинает делать первые робкие шаги. Машинистов Ежов в течение 4 месяцев имеет 5 промывок,

На кануне Великой отечественной войны.



причем на трех промывках Ежов ставит пункт: котел промыть, ремонта нет. На всех остальных промывках записано 7 пунктов. Машинист паровоза Агеев является так же луинцем, работает без брака, без опозданий, экономит топливо.

Мы организовали учебу, чтобы паровозники приобрели квалификацию и освоили ремонт паровоза ФД. Но это дело сорвалось, учится только 14 человек.

Новиков, начальник политотдела Пермского отделения:

Посмотрите отношение к машинистам паровозных бригад. Слесарь, маневровый машинист получает зарплату больше машиниста курьерских поездов или пассажирских.

Мы уделили большое внимание работе пассажирских поездов, укрепили партийное руководство среди паровозников, раньше это дело хромало. Провели аттестацию всего персонала связанного с пассажирскими перевозками и обнаружили, что среди проводников пассажирских поездов имеется 20 с лишним человек, которые связаны с сектами. Ясно, что эти люди проводили какую-то работу среди пассажиров, все они сняты с работы.

Воробьев, начальник Чусовского отделения службы движения:

На участке Чусовская – Левшино мы имели 8 крупных крушений поездов. Спасают положение паровозники Чусовского депо. График движения не выдерживается. Уже три месяца существует обход, а на станции Калино ничего не сделано, одни поезда стоят по 20 минут, другие по 1 часу 20 минут.

Филин, начальник политотдела дороги:

Пермская железная дорога в 1940 году, добившись некоторого улучшения в работе, все же работала неудовлетворительно. Основным бичом в работе дороги являются аварии, крушения и браки в работе, которые парализовали работу не только отдельных участков, но и в целом дорогу. По предварительной оценке наркомата путей сообщения за 1940 год дорога отнесена на 42 место.

За 1940 год и январь – апрель 1941 года на дороге было 99 крушений. В результате крушений разбито и повреждено 28 паровозов, 601 вагон, 13382 метра пути. Наиболее аварийные Чусовское и Зуевское отделения.

Сущность метода Лунина в том, что он создал систему организации ухода за паровозом со стороны паровозной бригады. Отдельные машинисты освоили метод Лунина. Машинисты Верещагинского депо Грунин и Ежов, Кунгурского – Симонов, Пермского – Соломонов, Яковлев. Машинисты Чусовского электродепо Радыгин, Дувалов, Ширинкин добились пробега электровоза между подъёмками 50 тысяч километров без постановки их на периодический ремонт. ПВМ Южанинов и Южаков из Кунгурского резерва водят поезда от Кунгура до Кирова и обратно, производят осмотр и ремонт вагонов в пути без помощи ПТО.

Однако лунинское движение на дороге широкого распространения не получило.



Филин - начальник политотдела Пермской железной дороги.



На кануне Великой отечественной войны.

Слесарная практика паровозных бригад не организована. Созданные курсы в депо распались. Между тем, количество паровозов заходивших на межпоездной ремонт, количество записей ремонта растет. Еще хуже с внедрением лунинского метода в других службах.

Денисов, секретарь обкома партии:

На пленуме обкома партии 10 апреля мы разъяснили ошибки стахановско-кривоносковского движения. Мне хочется здесь повторить эти разъяснения.

Учет результатов, учет лучших людей отдан на откуп нормировщику и всей политикой вершит он. Он представляет сведения о том, кто из машинистов или других работников является кривоносцем, кто лунинцем, кто стахановцем, а руководитель накладывает свое вето и не вникает в существо дела.

Что такое стахановское движение?

Тот, кто овладел техникой своего дела и дает 2-3 нормы. А у нас стахановцев делает нормировщик и относит к ним тех, кто выполнит план на 102 – 105%, а всех остальных выполняющих план на 100% считает ударниками.

Из стенограммы совещания хозяйственно-производственного актива Пермской дороги.³⁸

1941 мая 20–21.

Ливатов, зав. отделом зарплаты Дорпрофсожа:

Машинисты маневровых паровозов зарабатывают больше машинистов курьерских поездов. Для маневровых бригад существует расценка маневровой работы из расчета того, что он должен работать по 5 км в час. Ясно, что при таких технических усовершенствованиях, какие имеем в настоящее время, маневровые бригады с успехом перекрывают норму.

В зарплате слесарей паровозных депо, вагонных участков имеем столько нагроможденных норм выработки и расценок, что редко можно в них разобраться. Имеются местные нормы, опытно-статистические, разовые, типовые. Можно встретить – чем ниже разряд, тем больше заработок. При пересмотре норм расценки не менялись.

По паровозным депо пересмотрено пока всего 78 норм, а выявлено устаревших 864, по вагонным участкам пересмотрено 123, а выявлено 410. И хуже того, в вагонном участке Пермь, Кизел, паровозном депо Пермь - ничего не сделано. При пересмотре пошли не по линии повышения производительности труда, а на снижение. Ищут только те нормы, где завышено время.

Да и занимают должности контролеров-нормировщиков в большинстве с низшим образованием. Эти люди далеки от понимания технологического процесса производства. Руководители дело нормирование передоверяют безграмотным людям.

Филин, начальник политотдела дороги:

И в Верещагино и в Перми есть лунинцы на новых машинах. Пока паровоз хорош – лунинцы есть. Пришли новые машины – появились лунинцы. Говорим о лунинском движении паровозников, а на деле получается так: паровоз стоит в

На кануне Великой отечественной войны.



промывке, помощник уехал с другим паровозом, кочегара нет. Там, где обезличка, не может быть лунинского движения

Ермаков, машинист депо Верещагино:

Я, например, выполняю так: записал параграфов 10 ремонта, начинаю ремонтировать, приглашаю бригадира и советуюсь с ним о правильности произведенного мною ремонта. И почему бы не организовать шефство опытных людей над молодыми. А то ведь получается, что бригада не может отремонтировать паровоз, если с ним случится поломка в пути.

Есть у меня подшефный кочегар Бубенцова, которая сама все делает и вот результат - она сейчас за меня поехала в поездку. Нужно помочь этой женщине, даром она не сидит.

Из протокола пленума Дорпрофсожа.³⁹

1941 мая 23. Пятница.

В 5 часов 04 минут поезд № 928, следуя по Чусовской обходу, имел крушение – результат резкой осадки насыпи отсыпанной в зимнее время.

Возведение насыпи производилось отсыпкой из мерзлого грунта неравномерными слоями без утрамбовки и разбивки мерзлых глыб, что с оттаиванием привело к неустойчивости полотна и его резкой осадке. Наблюдалось это еще в апреле, в мае движение поездов закрывалось трижды.

Из приказа № 421 начальника Пермской дороги.⁴⁰

1941 мая 23. Пятница.

В паровозном депо Верещагино пущена на самотек внутрикотловая обработка воды: продувка котлов, питание антинакипином с соблюдением дозировки и очистки стенок топки от накипи в период промывок. Допускался перепробег между промывками без разрешения управления дороги.

Методы ухода за современными мощными паровозными котлами значительно отличаются от устаревших методов еще сохранившихся у нас при эксплуатации серий Э, О, Щ.

Нормальная температура нагрева металла стенки 300 градусов Цельсия, а нагрев до 580 градусов вызывает явление крипа, то есть металл стенки начинает ползти, растягиваться, появляются пучины, мелкие трещины.



Ермаков Я.И. -
машинист паровоза
депо Верещагино.



Бубенцова Валентина -
машинист паровоза
депо Верещагино.



На кануне Великой отечественной войны.

Давно известно, что обезличка – злейший враг паровозного хозяйства, а заместитель начальника паровозного депо Седов допускает все же переброски бригад с паровоза на паровоз.

Из приказа начальника дороги.⁴¹

1941 мая 24. Суббота.

А. Бажина, старший стрелочник станции Пермь-2:

У нас на стрелке на первый взгляд, как будто все в порядке: очищена от грязи, смазана. А когда посмотришь под рамный рельс или на закрытые части перевода, так там кругом ржавчина.

Перед тем как приступить к смазыванию, нужно тщательно освободить все металлические части от пыли и грязи. Свои стрелки мы смазываем через каждые три дня. Правильно расходуя керосин и мазут, мы ежемесе-сячно экономим более сотни килограммов керосина и мазута.

Некоторые стрелочники жалуются: «Сколько ни подбивай костыли, все они у нас



**Масленников Яков
Степанович - старший
путевой обходчик
Сылвенской дистанции пути.**

держат слабо». Почему это происходит? От частой подбивки гнездо костыля разрабатывается. Следовательно, костыль нужно вовсе вытащить, вставить пробку и забить его снова. Это вполне может сделать каждый стрелочник.

Стекла для ламп. Сколько их били и растаскивали раньше. Расходы были огромные, а все же стрелочные указатели плохо были видны. На смену выдавали по 30 и больше стекол. Я решила расходование стекол на своем посту взять под свое наблюдение. Теперь ламповые стекла я выдаю младшим стрелочникам под их персональную ответственность. Расход стекол резко снизился.

Каждую стрелку мы очищаем несколько раз за смену. Хотя весь мусор и отметаем в сторону, все же балласт загрязняется. Мы своими силами предупреждаем засорение балластной призмы, меняя верхний слой балласта, который загрязняется мазутом и мусором, сами делаем подбивку шпал.

Без знаний путевого дела, такую работу производить нельзя. Хорошо, я когда-то работала в путевой бригаде и знакома с ремонтом пути. Но в первый раз при смене балласта обратилась к

бригадиру пути Кочеву. Он помог мне разобраться в тонкостях дела. Однако, нам нужен набор инструментов - шаблон, уровень, подбойка.

Из статьи А. Бажиной в газете.⁴²

На кануне Великой отечественной войны.



1941 июня 10. Вторник.

На Сылвенской дистанции пути лучшим путеобходчиком считали Елтышева. Однажды к нему на обход пришел старший путевой обходчик Яков Степанович Масленников. Он осмотрел каждую рельсу, остукал стыки.

- Сегодня опять обнаружил два лопнувших рельса. – похвастался Елтышев.

- Вот в том-то и беда, что ты обнаруживаешь. Ты не допускай этого. видишь шпала отряслась, - подбей ее, приведи в порядок.

Елтышев твердо запомнил истину – чем меньше лопнувших рельсов, тем лучше обход. Теперь он не хвастается обнаруженными дефектами, а предупреждает малейший дефект в пути.

Восемь лет Яков Степанович Масленников работает старшим путевым обходчиком. На дистанции его в шутку называют «рельсовым доктором». ⁴³

1941 июня 10. Вторник.

Первенство держит смена Михаила Сергеевича Лобарева. «Секрет» заключается в том, что Лобарев держит тесную связь с клиентурой, четко командует составительскими бригадами. вагоны на фронта погрузки и выгрузки в его дежурство подаются точно в установленное время.

Отлично формирует поезда составитель Балуев. На формирование и расформирование состава он затрачивает почти в два раза меньше положенного времени.

Из заметки начальника станции Верещагино. ⁴⁴



Лобарев - дежурный по станции Верещагино вместе со своей сменой.



Война - 1941 год.

Война - 1941 год.

Провожали отцов на войну малолетние дети.
Малолетние дети не плакали в горькой печали.
Под рыдания жен уходили мужья на рассвете.
И что ждет впереди их - ни те, ни другие не знали.
Смерть ходила с косою по полям, по лесам и

болотам,

Выбирая отцов по известным ей только приметам.
Кто упал в окровавленный снег, кто спорел в
самолете.

Смерть не знала о том, что у них были жены и дети.

Василий Никулин, электромеханик Кунгурской
дистанции электроснабжения

Предисловие главы.

С того момента, как совершилось нападение Германии на Советский Союз, произошел существенный сдвиг в сознании советских людей и железнодорожников Пермской дороги также. Происходило осознание и укрепление убеждения, что на страну напал враг, напали немцы, которые нападали на нашу Родину в прошлом не один раз, и надо, как наши предки, идти на защиту отчизны. Это был тот стержень, который держал каждого при всех невероятных трудностях и на фронте, и в тылу. Разногласия о путях развития страны отошли на второй план. После войны разберемся, - и так думали многие.

А с началом войны дорогу захлестнули два гигантских потока поездов с запада с эвакуированными, с востока – воинские перевозки, перевозка порожняка на запад. К декабрю, несмотря на героические усилия, Пермская дорога была забита поездами и стала практически непроезжей. Наркомату путей сообщения пришлось часть поездов отправлять кружным путем, мимо Пермской дороги, южным ходом.

С началом войны продолжало трансформироваться кривоносовско-стахановское движение по превышению скоростей в сторону вождения тяжеловесных и длинносоставных поездов. В первый же день войны была объявлена решительная борьба с превышением скоростей. За превышение скорости грозили снятием с работы и передачей под суд. К концу войны и в первые годы после войны с машинистов стали брать расписки, что «превышение скорости ничего общего со стахановским движением не имеет». Отношение к другим передовым методам работы стало более рациональным. На первое место вышли лунинские методы работы.

Молчаливо стали заимствовать некоторые методы работы из разгромленных методов «функционалки», опробованной во времена НЭПа. Когда в конце 1941 года



создавались военно-эксплуатационные отделения, в том числе ВЭО-3 на Пермской дороге, за образец была принята структура района эксплуатации, разгромленного в 1931 году. Кстати, когда в 1946 году создавались отделения дороги, за образец уже была принята проверенная структура военно-эксплуатационного отделения.

От события к событию.

1941 июня 23. Понедельник.

Ввести в действие с 18 часов 00 минут 24 июня воинский график.

Открыть отдельные пункты и осуществить мероприятия, предусмотренные воинским графиком.

Немедленно подготовить все законсервированные объекты основные и вспомогательные к работе на полную мощность.

Из приказа НКПС от 23 июня 1941 года.⁴⁵



Передовые машинисты паровозного депо Пермь Воецкий Сергей Михайлович и Титков Алексей Александрович.

1941 июня 26.

Четверг.

Во исполнение приказа НКПС от 23 июня 1941 года:

По всему главному направлению от Кирова до Шали установить двухсменное дежурство путевых обходчиков, тоннельных и мостовых сторожей по 12 часов. Освободившихся путевых обходчиков, сторожей использовать для дополнительной охраны на путях, тоннельных мостах, обеспечив в первую очередь усиление надзора за важными участками дороги.

Составить графики путевых обходов с таким расчетом, чтобы путь осматривался перед каждым поездом.

На мостах длиной свыше 30 метров, где отсутствует военизированная охрана, установить двухсменное дежурство, а охрану мостов длиной менее 30 метров вменить в обязанность путевых обходчиков, дорожных мастеров и бригадиров пути.

Повести решительную борьбу со случаями превышения скорости машинистами, виновных в нарушении немедленно снимать с работы и предавать суду.

Обязать стрелочников перед каждым поездом проверять прикрепленные стрелочные переводы.



Путем привлечения общественности, колхозников, домохозяек очистить от захламленности перегоны пути и территории станций.

Из приказа начальника железной дороги.⁴⁶

1941 июня 26. Четверг.

Указом Президиума Верховного Совета СССР «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время» - отменялись отпуска, вводились обязательные сверхурочные работы.

1941 июня 26. Четверг.

На разъезде Бассег Кизеловского отделения стрелочник Зубарев И.И., приготавливая маршрут приема поезда № 305, при проверке свободности и исправности пути, обнаружил в двух местах лопнувший рельс, два куска рельса 80 и 76 мм отвалились от рельса.

Из приказа начальника железной дороги.⁴⁷



Старцев П.В. –
передовой машинист
паровозного депо Кунгур.

1941 июня 28. Суббота.

На станции Солеварни поезд № 657 был принят на занятый путь. Столкновения не произошло благодаря бдительности машиниста поезда из Усольского паровозного депо Клобукова Василия Александровича, остановившего поезд, не доезжая до вагонов 250 метров.

Отданы под суд начальник станции Солеварни Тимашева и стрелочник Полюдова.

Из приказа начальника железной дороги.⁴⁸

1941 июля 12. Суббота.

Дежурный по депо был серьезно обеспокоен. Скоро надо выдавать под поезд локомотив, а у него неожиданно обнаружилась крупная неисправность, один элемент требовал замены. Обычно в таких случаях охлаждаются машину. Но охлаждать - значит задержать на несколько часов, сорвать отправление поезда. Как быть?

Сделаем, - сказал слесарь депо Кунгур А. Вахрушев и полез в горячую топку менять элемент. Жара и едкие газы несколько раз выгоняли отважного слесаря. Но он не сдавался. Обливаясь потом, обжигая руки, товарищ Вахрушев вновь и вновь залезал в топку. Через час элемент был сменен. Поезд во время отошел от станции.

Сообщение газеты.⁴⁹



1941 июля 12. Суббота.

До сих пор средний ремонт паровозов производили на заводах. Должны были отправить на завод и локомотив № 206-84. Но коллектив подъемочного цеха Пермского депо (мастер Бессонов) решил отремонтировать паровоз своими силами. Локомотив Верещагинского депо № 703-76 должен был так же отправлен на средний ремонт. Можем сделать все сами, - заявили верещагинцы.

Чугунолитейный цех Верещагинского депо сейчас не только обеспечивает чугуном литьем паровозное депо всей дороги, но и производит тормозные колодки для вагонов.

Из заметки Боярского А., начальника локомотивного отдела паровозной службы.⁵⁰

1941 июля 12. Суббота.

Профсоюзы дороги значительно перестроили свою работу в сторону обеспечения выполнения поставленных хозяйственно-политических задач. Значительно улучшена политико-массовая агитационная работа, развернулось соревнование на одну смену, поездку. Ежедневно во всех сменах, цехах проводятся беседы, читки газет.

Однако, не организован показ лучших людей патриотов железнодорожного транспорта через доски почета, стенгазеты, кино, радио, недостаточно применяются поощрения патриотов. Не изжиты прогулы, опоздания, не проводят достаточной работы с рабочими и особенно живущими в общежитиях, бараках.

Из протокола заседания Дорпрофсожа.⁵¹



Комплексная бригада цеха промывки Усольского паровозного депо: слесаря Г. П. Иконников, Ф. И. Легаев, А. Е. Максимов, С. В. Терентьев, Я. С. Гулин и бригадир инженер Л. П. Шапочников.

1941 июля 14.

Понедельник.

Паровозная бригада машиниста Пермского депо Гуртмана, обеспечивая перевозки, четверо суток не уходила с паровоза.

Комплексная бригада того же депо под руководством Ситникова выпускает паровозы из промывочного ремонта за одну смену. Его бригада с 22 июня по 7 июля выпустила 19 паровозов при норме 17.



Война - 1941 год.

Маневровый диспетчер станции Пермь-2 Суханов в течение шести суток не уходил со станции, оказывая помощь в продвижении поездов.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.⁵²

1941 июля 15. Вторник.

Получено указание НКПС руководителям дорог о необходимости проверки всех поездов с эвакуогрузами.

Совет по эвакуации утвердил ряд городов, в том числе и Пермь, в качестве базы для разгрузки и хранения бездокументных грузов из прифронтовой полосы.⁵³

1941 июля 15. Вторник.

Котельщик Чудинов отказался уйти на пенсию, заявив, что он будет работать столько, сколько потребуется. Чистильщик Щербаков А. и арочник Давыдов С. вдвоем выполняют работу, на которой раньше было занято четыре человека. Строгальщики Акулов и Бояришинов начали обслуживать по два станка ежедневно, перевыполняя нормы.

Из заметки в газете Ан. Хорхорина, Верецагино.⁵⁴



Бригада цеха подъемки Усольского паровозного депо: бригадир, котельный мастер И. Н. Шириханов, И. Ф. Михалев, Ф. А. Чуприянов, И. И. Вьюхин, Кагир Замалидинов и П. В. Чупин.



1941 июля 17. Четверг.

Рабочие механического и подъемного цехов Кунгурского депо в воскресенье отремонтировали два паровоза за 7 часов, частично проведен ремонт 3-го локомотива. Бригадир - Костырев и мастер механического цеха - Петухов. Хорошо работали слесарь Кулаков, токарь Кузнецов, Березкин, Шепелин, слесари Саранин и Малых.

Из заметки И. Бузмакова, секретаря парторганизации паровозного отделения.⁵⁵

1941 июля 17. Четверг.

Начальник отдела приема и увольнения станции Пермь-2 Махнев в напряженный период для работы станции симулировал болезнь и был положен в больницу для определения болезни. Врачебная экспертиза установила, что имеющаяся болезнь больничного лечения не требует, и он мог бы работать без ущерба для здоровья.

Аналогичные случаи были и ранее. Махнев с дороги уволен.

Из приказа начальника Пермской дороги.⁵⁶

1941 июля 19. Суббота.

Состояние пути, состояние дисциплины на Чусовской дистанции пути не улучшается и остается аварийным. Только за 7 последних месяцев на дистанции произошло 7 крушений и 33 грубейших брака. 15 июля не был обеспечен пропуск воды в трубе 4-го километра, что вызвало разрушение тела 13-метровой насыпи с закрытием перегона на 17 часов. Начальник дистанции Седельников с работы снимается.

Из приказа начальника железной дороги.⁵⁷

1941 июля 22. Вторник.

Слесарь-гарнитурщик Чусовского паровозного депо М. Г. Дерягин взялся ремонтировать один всю гарнитуру паровозов, приписанных к депо.

22 июля в депо прибыл паровоз с прогоревшими элементами. Обычно смена элементов производилась после охлаждения, а это значит - задержать поезд со срочным грузом. Слесарь смело полез в горячую топку. Через 1 час 40 минут паровоз вышел из депо.⁵⁸



Галиамин Иван Федорович - передовой машинист паровозного депо Пермь.

1941 июля 24. Четверг.

Кизеловский кузнец Тарасов, работая без молотобойца выполняет больше трех норм. Начальник Усольского депо инженер Старков из старых частей смонтировал кузнечный пружинный молот для поковки мелких деталей. Усольцы первыми на дороге освоили средний заводской ремонт паровозов. Теперь такой ремонт производится почти во всех депо и дорога прекратила посылку на заводы многие локомотивы.

Из передовицы газеты «Сталинская путевка».⁵⁹



1941 июля 29. Вторник.

Комплексная бригада Третьякова из семи паровозов отремонтировала пять за одну смену. Из промывочного ремонта выпущено два паровоза за шесть часов и один за десять часов.

По инициативе машиниста-инструктора по автотормозам Толстикова коллектив заготовительного цеха организовал восстановление старых деталей, ранее считавшихся бросовыми.

Из заметки секретаря партбюро Чусовского паровозного депо Г. Путина.⁶⁰

1941 июля 29. Вторник.

Если до войны экипировка паровозов в среднем занимала два часа. Смена дежурного по депо Толкачева, состоящая целиком из женщин, за первую декаду июля экипировала паровоз за 53 минуты. Дежурный кочегар Мария Старкова одновременно обслуживает до 10 паровозов, держит их в готовности к поездке в любую минуту. После дежурства не уходит домой, остается на разгрузке угля.

Сейчас подача песка на паровоз производится вручную, ведрами. Готовимся к устройству специального бункера.

Из беседы с начальником оборотного депо Шаля Усольцевым.⁶¹



**Оборин Киприан
Никитич - стрелочник
– лунинец станции
Пермь-2.**

1941 июля 30. Среда.

На Шалинской дистанции пути средний бал 3,6, то есть снижение на 26,4 балла против прошлого прохода вагона. Значительная роль в этом контроля при помощи путеизмерительной тележки Долгова. Проходы тележки по дистанции производятся точно по графику. Объявлена благодарность бригадиру путеизмерительной тележки Колмогорову Алексею Осиповичу.

Из приказа начальника железной дороги.⁶²

1941 июль.

На станцию Пермь-2 с речного вокзала был переведен эвакупункт по приему и размещению эвакуированного населения и государственного имущества. Эвакупункт разместился в деревянном здании, где была контора начальника станции.

Справка:

За время войны эвакупункт принял и обслужил 1382 эшелона, около трех миллионов эвакуированных, в том числе 379 тысяч ленинградцев.⁶³



1941 июнь - июль.

Движение за овладение лунинскими методами развернулось в дни войны. Машинисты, помощники и кочегары паровозного депо Усольская, несмотря на загруженность, регулярно посещают занятия по слесарной практике. Всего учатся более 50 паровозников. За июнь и июль сдали испытания на слесарей 4-го, 5-го разряда - 21 человек.

Бригады улучшили уход за локомотивами в пути следования. В течение 2-й половины июня и июля объем промывочного ремонта по депо сократился более чем в два раза. За этот период в среднем на каждый паровоз приходится по 8 - 9 пунктов ремонта, тогда как еще в мае было по 20 - 25 пунктов.⁶⁴

Из воспоминаний о войне Агеева Дмитрия Максимовича.

Из Верещагино в июле месяце послали нас на Северную железную дорогу, всего шесть бригад. Меня вернули даже из поездки. Сказали – иди домой, и готовься в командировку на прифронтовую дорогу. В тот же день в 5 часов вечера и выехали.

Поместили нас по две бригады в вагон, дали три вагона. В одном машинист Агеев Д.М., помощник машиниста Попонин Харитон, кочегар Никифоров, машинист Шистеров Иван Трофимович с бригадой. Во второй вагон – машинист Галямин Николай Абрамович и Колчанов Константин Михайлович с бригадами. В третий вагон - машинист Грунин Гаврил Матвеевич и Зашихин Алексей с бригадами.

Северная железная дорога играла главную роль в снабжении Ленинграда и Гитлер отдал приказ парализовать Северную железную дорогу. Стали бомбить ночью и днем.

На станции Колодинка стоял состав цистерн с бензином штук 50, часов в 5 прилетел самолет и разбомбил. Мы с бригадой стояли с паровозом под пожарным поездом. Нас направили на ликвидацию последствий. Не доезжая станции Колодинка, нас что-то закачало, я дал указание артельному мастеру ехать на передней площадке паровоза. Оказалось, самолет бомбил подход к станции, но в путь не попал, бомбы ложились в болото, и на путь накидало взрывом сосенки, пеньки и булыжника. Прежде чем ехать - очищали путь. Когда подъехали к семафору – семафорного крыла не оказалось, его видимо оборвало волной или осколком. Главный кондуктор спрашивает, как дальше поедет?



В июле 1941 года Боталов Тимофей Савельевич, старшина Красной Армии, погиб в бою в возрасте 31 год. Призван в Красную Армию с должности кондуктора Верещагинского кондукторского резерва.



Прибыли на станцию сразу в голову состава цистерн, подцепились к тем цистернам, которые не горели и потащили на безопасное место. Теперь надо отцепить цистерны с хвоста, а ехать надо через пламя. Сказал помощнику машиниста — «Закрывай окна». Харитон закрыл окна, и мы махнули через море пламени.

Заехали в хвост поезда оттащили не горевшие цистерны в безопасное место от огня и спасли горючее для наших самолетов.

На перегоне Тетемля – Верхневольский разбомбили состав с боеприпасами. Паровоз и гондола от состава отцепились, а следующая гондола сошла с рельс одной тележкой, восстановительному поезду подъехать нельзя. Тогда мы с помощником машиниста спустили башмак и лягушу (тяжелый прибор для подъема подвижного состава). Стали настраивать для вывода вагона на рельсы. А в составе горят гильзы снарядов. Все-таки настроили и подняли гондолу на рельсы, а потом вывели на станцию. Дали возможность восстановительному поезду и пожарному ликвидировать последствия бомбежки.

В конце октября мы вернулись.⁶⁵

1941 августа 3. Воскресенье.

Всесоюзный воскресник в день железнодорожника.

На Пермской железной дороге приняли участие 33 тысячи железнодорожников, 4600 членов их семей, 20776 человек из территориальных организаций. Выпущено из ремонта 15 паровозов, 149 вагонов, выпущен из ремонта один электровоз, отремонтировано 39,4 километров пути. Собрано 1735 тонн металлолома.

Отмечена ударная работа комплексных бригад Ермилова из паровозного депо Пермь-2, Костырева из депо Кунгур, Блинова из Чусовской.

Высокую производительность труда показали слесари-экипажники комплексной бригады Пермского депо Седельников, Возняк, Пахомов, слесарь-дышловик Чазов, сверловщик вагонного депо станции Верещагино Верещагин и вагонного депо Чусовская – Козырев.

Хорошо работали бригада 18 домохозяек Верещагинского узла с бригадиром Бурдиной, работали на сплошной подъемке пути.⁶⁶

1941 август 7. Четверг.

В мирное время средний ремонт паровозов производился только на заводах. Два - три месяца уходило пока локомотив возвратится из ремонта в депо.

У командиров Усольского депо созрело смелое решение - будем ремонтировать паровозы своими силами. Тщательный подсчет показал, что депо имеет все возможности производить своими силами не только подъемочный и промысловый ремонт, но и средний заводской ремонт паровозов.

Трудно разрешимым оказался один вопрос: кто будет выполнять котельные работы? Кто сумеет менять полустенки огневой камеры, подрешеточную часть топки и полный комплект дымогарных труб? Этих работ никто и никогда еще в депо не



выполнял. Вот тут то и проявил себя котельщик Степан Давыдович Чесноков. Прошел только месяц, а котельщик Чесноков уже в совершенстве овладел новой работой. За этот короткий период он отремонтировал котлы трех паровозов.⁶⁷

1941 августа 8. Пятница.

Начальники станций, особенно в пунктах снабжения эшелонов, обязаны полностью обеспечить людские поезда кипятком и кипяченой холодной водой.

Установить круглосуточную бесперебойную работу кипятилок на станциях Балезино, Кез, Верещагино, Пермь-2, Кукуштан, Кунгур, Шамары, Шаля, Пермь-1, Чусовская.

Установить 16-часо-вую работу водогреек в сутки на станциях Чепца, Кузьма, Менделеево, Чайковская, Шабуничи, Бахаревка, Кордон, Сылва, Комарихинская, Калино, Пашия, Бисер, Лысьва, Губаха, Кизел, Усольская, Соликамск.

На всех остальных станциях имеющих водогрейки производить обслуживание кипятком в дневное время. На всех станциях иметь бачки с остуженной кипяченой водой.

Из приказа начальника железной дороги.⁶⁸

1941 августа 9.

Суббота.

Машинист Верещагинского депо Азанов из каждой поездки возвращается с большой экономией. Только за шесть рейсов бригада Азанова сэкономила более шести тонн угля, несколько килограмм смазки и обтирочных материалов.

Блестящий пример экономии топлива показывает машинист Пермского депо коммунист Попков. Он сам подбирает замеченный на земле кусок угля или палку. Не допускает пережога.⁶⁹



Модельщик литейного цеха паровозного депо Верещагино Маракулин Иван Ермолаевич и мастер цеха Скорынин Николай Дмитриевич. В цехе освоили литье более 200 наименований не только для депо, но и всей дороги.



Война - 1941 год.

1941 августа 13. Среда.

- Строгое планирование - основа работы составителя. Выяснив обстановку на станции (где и сколько стоит вагонов, когда поступает новый порожняк, какая производится работа) и получив задание, я набрасываю примерный план - когда производить подачу порожняка и выводку вагонов с фронтов погрузки, когда и на каком пути формировать поезда. С этим планом я знакоблю сцепщиков Катаева,

Проценко, машинистов маневровых паровозов Вагина, Агишева и стрелочников.

В каждом отдельном случае приходится поступать по-разному, в зависимости от обстановки на станции. Недавно к нам поступило много порожняка. Казалось бы, чего проще и лучше - развести его быстрее по фронтам погрузки и все. Но это было бы неправильно. Некоторые наши клиенты могут производить погрузку целых составов. Поэтому им из порожняка подготовили готовые поезда и тогда подали их на подъездные пути. Только это дало экономию времени больше часа, так как формировать поезда из порожняка значительно быстрее.

Но поступать так всегда нельзя. Это возможно, когда станция свободна от проходящих поездов, и никто не мешает маневровой работе. В противном случае мы весь порожняк сразу подаем под погрузку и формируем поезда на подъездных путях клиентуры. Так было и за смену 13 августа. В результате мы сформировали на два поезда больше, три поезда отправили на 30 - 50 минут раньше расписания.

Я регулярно связываюсь с дежурными станций клиентуры и узнаю, когда заканчивается погрузка, чтобы во время подать порожняк и вывезти груженные вагоны. Для большей экономии времени мы своим паровозом доводим порожняк непосредственно до места погрузки и сразу забираем вагоны. Их паровоз в это время

выполняет другую работу. Этим экономится 20 - 30 минут на каждом составе.

Из статьи П. Семерикова, составителя ст. Губаха.⁷⁰

1941 августа 13. Среда.

В бой с врагами вступают и стар и млад. Среди нас – коммунист Михаил Чеков. Два его сына уже на поле битвы. За ними идет отец, участник двух войн. В годы гражданской войны он разил врага меткой пулей. С нами бывший красный партизан Федот Ермаков. В гражданскую войну он был в плену у колчаковцев. Его вели на расстрел, но он вырвался. Сейчас Ермаков командует подразделением.



К вам у нас одно требование, одна просьба. Вы соедините фронт с тылом. Работайте четко, самоотверженно, как бойцы на фронте.

С красноармейским приветом: старший политрук М.Чеков, военный инженер 2-го ранга Ф..Ермаков, парторги подразделений Ф.Кобелев, Ф.Андреев, В.Макаров, техник-интендант 2-го ранга Б.Выдрицкий, бойцы – П.Макаров, Глушенко, П.Сырых.

Из письма командиров и красноармейцев, бывших железнодорожников Пермской дороги. ⁷¹

1941 августа 13. Среда.

Составители поездов станции Губаха С.Ф.Балдин и П.Д.Семериков быстро подают порожняк на фронта погрузки и выводят груженные вагоны. Четко работают стрелочники Перминова и Мялицина, сцепщики Лубнин и Семенов, весовщики Кокыфов и Мялицын, коммерческие конторщики Кокшарова и Козина.

Из заметки заместителя начальника станции Губаха В.Головизнина. ⁷²

1941 августа 15. Пятница.

Введены карточки на хлеб в городах и рабочих поселках городского типа в Свердловской, Челябинской, Пермской и других областях. ⁷³

1941 августа 15. Пятница.

За активную общественную работу и систематическую помощь путейцам Нарком путей сообщения наградил домохозяйку - жену стрелочника станции Пашия О. Н. Бульчеву знаком «Почетному железнодорожнику». ⁷⁴

1941 августа 16. Суббота.

Продвижение пассажирских поездов организовано плохо. Поезда на распорядительных станциях задерживаются для пропуска и скрещения товарных по несколько часов. 9 августа поезд № 4 прибыл в Балезино в 7 часов 05 минут, отправился в 15 часов 08. простоял 8 часов 03 минут. 14 августа поезд № 3 прибыл в Балезино в 14-47. Отправился в 18-55. Поезда были поставлены на отдаленные запасные пути.

Паровозы, выделенные для обслуживания пассажирских поездов, в большинстве случаев используются под эвакуационные и другие товарные поезда, а пассажирские оставляются без паровозов на явную и длительную задержку.

Из приказа начальника железной дороги. ⁷⁵



Попков Алексей
Семенович,
машинист паровоза
депо Пермь.



1941 августа 20. Среда.

В целях освобождения заводов от заказов по ремонту котлов парового отопления, котлов водокачек, ремонта станочного оборудования в паровозном депо Чусовская оборудованы ремонтные мастерские.

Из приказа начальника железной дороги. ⁷⁶

1941 августа 22. Пятница.

Старший инженер техбюро депо Кунгур Шукин разработал и внедрил особый прибор для отделения бронзовой стружки и по сбережению цветного металла.

Начальник механических мастерских дистанции пути Жаворонков разработал способ реставрации (восстановления) пил Роббеля для резки рельсов.

Приемщик вагонов Пермского вагонного участка Пегушин, сконструировал особую державку, которая позволяет эксплуатировать без ремонта рессоры с обломанными ушками.

Из заметки В. Шевченко в газете. ⁷⁷



Машинист депо Кунгур
Рыбин К.Л. и помощник
машиниста Шепелин П.Г.

1941 августа 22. Пятница.

На станции Пермь-1 и станции Пермь-2 допускаются случаи вскрытия и разгрузки бездокументных эвакогрузов без присутствия представителя облисполкома. На товарных дворах не обеспечивается полная сохранность разгружаемых грузов по неисправности заборов и слабой внутренней сторожевой охраной.

Впредь вызывать представителя облисполкома в любое время суток.

Из приказа начальника Пермской дороги ⁷⁸

1941 августа 24. Воскресенье.

Бригады машинистов Пермского паровозного депо Колпакова, Попкова, Максимова и раньше отлично ухаживали за машинами, а с начала войны совершенно отказались от услуг комплексных бригад и весь ремонт выполняют своими силами. Также поступили бригады машинистов Семенова и Милашина из Чусовского депо, Рыбин из Кунгурского депо.

Поездной вагонный мастер Южанинов систематически водит поезда по двум-трем участкам без дополнительной заливки букс, весь мелкий ремонт производит в пути. Чусовские поездные вагонные мастера (ПВМ) Сажников и Басалгин вдвоем обслуживают пассажирский поезд, отказавшись от услуг работников ПТО.

Среди стрелочников Бажина со станции Пермь-2 сама ремонтирует стрелки, не



дожидаясь путейцев, меняет неисправные и сработавшиеся болты, подбивает шпалы. Ее примеру последовали Субботин и Кобелев со станции Курья, Анин и Бобиков со станции Шабуничи, Черемных со станции Чайковская.

В Пермской дистанции сигнализации и связи, кроме основной работы, большинство электромехаников производит проточку дисков аппаратов БОДО, изготавливает коллекторы и ремонтирует аппаратуру. Это делают Клевакин, Рудин, Глазов.

Из статьи инструктора политотдела дороги К. Тютикова в газете.⁷⁹

1941 августа 24. Воскресенье.

Федору Павловичу Холманских, путеобходчику 5-го околотка 10-й дистанции пути, за 10 лет работы не раз попадали запущенные километры. И всегда через некоторое время они становились неузнаваемыми. В последнее время Холманских побывал на многих околотках, побеседовал и показал, как следует работать.

Труды Федора Павловича не пропали даром. Путеобходчицы Бормотова, Индальцева и другие привели свои километры в отличное состояние. Путеобходчик Селезнев привел в порядок кюветы, свой километр очистил от мусора, собрал все металлические части валявшиеся вдоль пути.

Из заметки Натфуллина в газете.⁸⁰

1941 августа 27. Среда.

Лучшие наши комсомольцы – секретари комсомольских организаций паровозного депо Тарасов, Мальцев (электродепо), Гладких (дистанция связи), Сидоров (вагонное депо), секретарь узлового комитета комсомола Зеленевский, Лебедев из школы № 25, Косьянов со станции Бисер ушли на фронт.

Комсомольский электровоз, на котором работают Борский и Кортавин, водит тяжеловесные поезда. Когда электровоз был поставлен на периодический ремонт, ни одного пункта в книге записи ремонта не оказалось.

Слесарь подъемного цеха электродепо Пешкина, слесарь автоматчик Кропачев, слесарь вагонного депо Тютиков часто не уходят с работы до тех пор, пока не закончат работу.

Из статьи помощника начальника политотдела Чусовского отделения по комсомолу И. Волобуева в газете.⁸¹

1941 августа 29. Пятница.

Коллектив Пермского депо справился с подъемным ремонтом. Паровозы вместо 2 - 3 месяцев выходят из ремонта за 8 - 9 суток. Депо освоило средний заводской ремонт паровозов, производит своими силами свыше ста наименований запасных частей и паровозных деталей.

Работники Пермской дистанции связи в период войны стали ремонтировать всю аппаратуру своими силами.

Коллектив работников Пермской дистанции пути помимо ремонта накладок,



Война - 1941 год.

костылей, болтов, шпал, освоил изготовление в своих мастерских целого ряда сложных инструментов и приборов из отходов: домкратов Дергачева, тележек Долгова, приборов для сжатия шпал, универсальных шаблонов.

Пермские вагонники освоили и изготавливают из отходов свыше 30 наименований запасных деталей. Это позволило им почти полностью отказаться от услуг заводов.

Целесообразно было бы завести такой порядок, чтобы заготовительные цеха выдавали новые детали только при обмене на старые, изношенные. Все это потребует повышения роли заготовительных цехов на предприятиях.⁸²

Воспоминание о войне.



Емельянова Клавдия
Дмитриевна.

- С мая 1941 года стала я машинистом паровоза депо Пермь. Нас женщин на паровозах работало около 40 человек. Долго работала кочегаром Таня Долгих. Водили и пассажирские поезда, и пригородные, и людские на фронт и с фронта.

В финскую войну были такие морозы, что ноги к валенкам примерзали. Кончилась война, небольшая передышка и снова война.

В августе 1941 года вела поезд с эвакуированными. Остановились в Оверятах. Эвакуированных на каждой станции кормили - у них самих ничего не было. Подходит молодая женщина в пальто.

- Пусти посушить, постирала и высушить надо.
- Постели на травку, посмотри какое солнышко.
- А ты уедешь.

Распахнулось пальто, а под пальто ничего нет. Прошло пятьдесят лет, а до сих пор не могу об этом говорить - горло перехватывает.

Мы быстро организовали просушку. А она рассказывала. Много раз их бомбили. Были погибшие, умершие. Грудной ребенок умер от голода. Мертвых из вагона выбрасывали. Вторая девочка, как увидит самолет, так в панике бросается на шею к деду.

Из Оверят водили также и санитарные поезда в Краснокамск, слышали, как раненые стонали и кричали при выгрузке.

Из рассказа Емельяновой Клавдии Дмитриевны в 1999 году для телевидения.⁸³

1941 августа 30. Суббота.

Проводник вагонов Ветошкина Екатерина Степановна выбыла в очередной отпуск 15 июня 1941 года и поехала в Западную Украину. В связи с военными действиями не вернулась на работу. Из списков станции Чусовская исключена.⁸⁴



1941 август.

Машинист - инструктор по автотормозам Чусовского паровозного депо Толстиков внес несколько предложений как восстанавливать стяжки сцепления между паровозом и тендером. Коллектив заготовительного цеха начал восстанавливать головки автосцепок. По инициативе слесаря Черных, электросварщика Расланова, мастера заготовительного цеха Скубак в цехах депо начали изготавливаться такие мелкие детали, как различные шайбы, шпильки, электроды. Делаются они из отходов.

Раньше считалось невозможным выпустить паровоз из подъемочного ремонта за четверо суток. Сейчас это стало обычным явлением.⁸⁵

1941 августа 31. Воскресенье.

В красном уголке Пермского вагонного участка открыта выставка, экспонаты которой сделаны из отходов и старых деталей.

Вагонники из негодного полосового и листового железа изготавливают бортовые навесы, шарниры, буксовые крышки, приборы Бондаренко, подпружинные накладки, крышки цистерн, слесарный инструмент. Авторы - слесарь Машкинцев, инструментальщик Кочкин, начальник техбюро Тихомиров, мастер механического цеха Бушинский.

Слесарь Голубцов и токарь Невежин из Пермской дистанции пути много поработали над тележками Долгова и Модерон. Интересен прибор строгальщика мастерских дистанции Баталова, применение прибора при нарезке пил Робеля увеличивает производительность труда втрое. Кузнец Ульянов сделал для путевых обходчиков комбинированный молоток, одновременно кирка и ключ.

*Из статьи Н.Есипова в газете.*⁸⁶

1941 сентября 5. Пятница.

Бригада машиниста Пермского депо А. Кожевникова работала в прифронтовой полосе. Он, его помощник Ефимов и кочегар Рыженко в течение двух с половиной месяцев доставляли фронту боеприпасы и подкрепления, вывозили в тыл раненых. Неоднократно подвергались воздушным налетам.

*Из сообщения газеты.*⁸⁷

1941 сентября 7. Воскресенье.

Боевую закалку Михаил Зарубин получила в сбоях с врагами Родины, награжден медалью «За боевые заслуги».

С первых дней войны молодые паровозники работают, не считаясь со временем.



В сентябре 1941 года Запольских Василий Георгиевич, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте в возрасте 32 лет. Мобилизован на фронт 20 июня 1941 года. Работал путевым обходчиком Пермской дистанции пути.



Война - 1941 год.

Зарубин и каждый член его комсомольской бригады овладели слесарной практикой. Помощник машиниста Шидлов сдал испытания на слесаря 6-го разряда, а кочегар Ралев даже на 7-й разряд.

Из заметки Г.Обухова в газете.⁸⁸

1941 сентября 9. Вторник.

На Верещагинском вагонном участке организован ремонт и изготовление более 50 наименований деталей. Только за июль получено 43165 рублей экономии, участок получил возможность без задержек ремонтировать вагоны.

Мелкие, но важные детали - шайбы, чекушки, гайки - штампуются на прессе холодной давки. Пресс изготовлен своими силами. Поковка болтов всех размеров,



Работницы Пермской дистанции связи
Кропачева Т.М., Виноградова А.С., Наговицина
О. Л., подписавшие обращение о сборе теплых
вещей для фронта.

заклепок, валиков различного типа - производится из старого круглого железа различных диаметров, которое раньше целиком шло в металлолом. Освоено изготовление буксовых крышек, из-за которых прежде часто были задержки ремонта вагонов. Качество и внешний вид их не хуже заводских.

Еще недавно участок часто испытывал нужду в сетках-пылеловках. Сетки завозились с заводов. По инициативе мастера механического цеха Гачегова

сделан прибор, с помощью которого сетки изготавливаются на месте и даже для других участков дороги.

Ремонт стаканов фрикционных аппаратов авто-сцепки был когда-то самым узким местом. Стахановцы - токари Каменских и П. Мокрушин освоили расточку этих стаканов после электрозаварки на самом обыкновенном токарном станке при помощи кольца Люнета.

Единственному токарно-бандажному станку нужно было сделать капитальный ремонт. Раньше его обязательно отправили бы в завод. Сейчас ремонт станка производится под руководством мастера Гачегова на месте.⁸⁹

1941 сентября 12. Пятница.

Мы поддерживаем создание фонда теплой одежды и обуви для Красной армии.



Мы уже собрали трое ватных брюк, две шинели, четыре, пары рукавиц, две пары теллого белья, три шапки, пять пар носок, две овчинки. Обращаемся к рабочим, работницам и женам железнодорожников Пермской дороги с призывом - единодушно включиться в это большое государственное дело.

По поручению собрания письмо подписали: телефонистки - А. С. Виноградова, Т. Н. Кондрашева, А. П. Миляева, М. И. Багаева, телеграфистки О. М. Наговицина, П. И. Девятерикова, С. П. Першина, старший по смене Е. А. Мотовилова, начальник телефонно-телеграфной станции Т. М. Кропачева.⁹⁰

1941 сентября 12. Пятница.

Дети железнодорожников разъезда Заготовка Вася Орлов, Женя Пачин, Коля Кокшаров и Вова Мельников, идя в школу вдоль железнодорожного полотна, обнаружили лопнувший рельс. К опасному месту приближался товарный поезд. Трое остались на месте, а Вася Орлов побежал навстречу идущему поезду. Машинист заметил сигнал. Поезд был остановлен.

Из сообщения А. Долгих в газете.⁹¹

1941 сентября 12. Пятница.

Бригада машиниста Соболева в августе сэкономила более шести тонн угля. Бригада добилась этого лунинским уходом за локомотивом, содержанием котла в хорошем состоянии. На паровозе нет парения. Благодаря правильному применению антинакипина (он вливается строго в соответствии с расходом воды в тендере) и регулярной продувке, котел всегда чист. Продувку котла Соболев производит при высоких форсировках (на подъеме. И делает это не раньше, чем через 10 - 15 минут после добавления воды в котел. Этим дается время антинакипину произвести свое действие на накипь.



Соболев П. С. - машинист паровоза депо Верещагино.

Соболев регулярно проверяет состояние котла, интересуется анализом взятой из него воды, выполняет указания работников лаборатории, использует топливные отходы – щепу, изгарь, промотходы.

Значительной экономии топлива добились и машинисты А. Тиунов, И. Москов, Н. Каменских.

Из статьи машиниста-инструктора по теплотехнике депо Верещагино Н. Игошина.⁹²



1941 сентября 12. Пятница.

Арестован Гусев Михаил Алексеевич, из рабочих, беспартийный, на транспорте с 1908 года, помощник машиниста депо Шаля, с 1915 по 1918 год был в плену в Германии, в 1930 году осуждался на два года за хулиганство.

Гусев, работая в депо Шаля, систематически проводит антисоветскую агитацию, выражаясь при этом нецензурной бранью.

26 июня 1940 года по время проработки обращения ВЦСПС о переходе на восьмичасовой рабочий день и семидневную рабочую неделю и запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с пред-приятия, Гусев сказал:

Сообщение.

В сентябре 1941 года
Вологдин Николай
Дмитриевич, 1921 года
рождения, рядовой
Красной Армии,
стрелок, пропал без
вести на фронте.
Призван в Красную
Армию 2 октября 1940
года с должности
осмотрщика-
автоматчика
Кунгурского вагонного
участка.

«Что это за штука, опять, что ли крепостное право стало!?» В октябре месяце во время проработки среди рабочих депо станции Шаля статьи из газеты «Сталинская путевка» о выполнении этого Указа, Гусев говорил: «Вот тебе и крепостное право, теперь никуда не уйдешь с предприятия».

29 июня 1941 года на перроне станции Шаля, в связи с военными действиями с Германией, в присутствии группы лиц, Гусев говорил: «Вот Германию снабжали хлебом и другими продуктами для того, чтобы она, то есть Германия, била английских и французских рабочих, а теперь, когда мы Германию снабдили, то она пошла на нас». И выразился при этом матом в адрес руководителей партии и правительства.

В июле месяце 16-го дня в бригадирке депо при обращении машиниста Корнилова к рабочим, что нам нужно помогать фронту, Гусев заявил: «Ну, что ж поедем, ведь мы в случае смерти ничего не теряем, кроме цепей».

Из постановления заместителя начальника транспортного отдела НКВД станции Кунгур на арест от 12 сентября 1941 г...⁹³

1941 сентября 14. Воскресенье.

Утемова, жена рабочего паровозного депо Пермь принесла теплую рубашку и носки, Дунаковская – валенки, фуфайку и шарф, Колчанова – рубашку, носки, варежки.

Больше 200 подарков (бумажных и теплых носок, полотенец, воротничков, носовых платков) приготовили для бойцов Красной Армии жены железнодорожников станции Чусовская. Активное участие в организации сбора подарков приняли домохозяйки Вяткина, Куликова, Мышкина. Такие же подарки организовали жены железнодорожников станции Бисер и Пашия

Из информации газеты.⁹⁴



1941 сентября 19. Пятница.

Стрелочники станции Тулумбасы Наумов и Гордеев привели в порядок весь инвентарь. Стрелочник Пыжьянов переложил печи в будках. Женщины белили помещения, мыли полы. Остальные конопатили стены, приводили в порядок стрелки, помогали ремонтировать путь.

Домашние хозяйки рано утром закончат домашние дела, а потом на линию. Наумова, Пыжьянова, Пермякова, - много их. Если бы не домохозяйки, не закончить бы работы на две недели раньше срока.

Червяков Иван Алексеевич, начальник станции, значкист «Ударнику Сталинского призыва», около 40 лет работает на Пермской железной дороге. В первые годы после гражданской войны принял он эту станцию. За 19 лет не было ни одной аварии и крушения. В течение шести лет коллектив получает наркомовскую премию.

Несмотря на то, что с 1921 года на капитальный ремонт здания станции не истрчено ни копейки, он имеет вид совсем недавно отремонтированного. «Сами красим, белим, шпаклюем, - говорит Иван Алексеевич. - У любого работника ни пила, ни лопата, ни топор из рук не выпадут».⁹⁵



Червяков И. А.

1941 сентября 21. Воскресенье.

Начальник вагонного депо Чусовская Вяткин и слесарь Скачков сконструировали пневматический пресс для изготовления рессорных чек, шайб и других деталей. Раньше эти детали изготовлялись вручную, требовался труд четырех человек, сейчас справляется один рабочий.⁹⁶

1941 сентября 21. Воскресенье.

Начальник станции Кизел Торопов:

Сколько лет собирались огородить с правой стороны вокзала станционные пути. То рабочих не могли найти, то досок и гвоздей не хватало. А нынче сделали. На 200 метров протянулся новый забор. Использовали старый настил товарного двора, нашлись, и стойки, и гвозди.

Привели в порядок станционные пути. Замощено 50 кв. метров перрона. В сентябре коллектив станции своими силами очистит от хлама и мусора все остальные станционные пути, проконопатит и побелит стрелочные будки, устроит у вокзала тротуары.



Торопов А. Я. - начальник станции Губаха,



Война - 1941 год.

В августе составитель поездов Тарасов отработал на подготовке станции к зиме шесть смен, составитель Дерягин, скрутчик Пресняков по пять смен.

Из рассказа в записи М. Кругловой в газете.⁹⁷

1941 сентября 22 Понедельник.

За отличное содержание и уход за стрелками и стрелочными переводами, за быстрое и точное выполнение распоряжений начальника станции объявлена благодарность старшим стрелочникам Решетовой М. Е., Курочкиной К. Г., младшему стрелочнику Кулакову Г.А. со станции Усть-Тискос.⁹⁸



В сентябре 1941 года Березин Леонид Александрович погиб на фронте. Призван в Красную Армию 11 января 1940 года с должности машиниста электровоза электродепо Чусовская.

Пищулев – ватные брюки, шлем, теплую шапку.

Всего железнодорожники отделения сдали свыше 350 разных вещей.

Из сообщения газеты.¹⁰⁰

1941 октября 1. Среда.

Котельный цех Усольского депо не был приспособлен для ремонта дымогарных и жаровых труб. Работники технического бюро Попов и Рубушко разработали проект печи для нагрева труб и станок для обрубки концов труб. Котельщики изготовили станину и барабан к приспособлениям для очистки труб. Сейчас в ремонте дымогарных и жаровых труб не встречается никаких затруднений.

Большая работа выполнена по переоборудованию бандажной мастерской и заготовительного цеха. Отремонтирована вентиляция. В цехе установлены новые



верстаки, перенесена на новое место болторезка. Все сделано без затраты государственных средств.¹⁰¹

1941 октября 1. Среда.

Еще весной старший машинист паровозного депо Кунгур Борис Сергеевич Осипов передал мастеру промывочного пункта дело книгу ремонта паровоза и сказал, что отныне в ней не будет ни одного пункта ремонта. За это время машина Осипова побывала в семи промывках, а в книгу ремонта не было записано ни одного пункта.

На локомотиве паровозники сами выполняют даже такую сложную работу, как разборка золотников и смена золотниковых колец. Напарник Филимонов недавно получил 6-й слесарный разряд. Сейчас закончили подготовку к зиме. Филимонов, как опытный электромонтер, отремонтировал динамо-машину и исправил всю осветительную сеть.

*Из статьи М.Кругловой в газете.*¹⁰²



Осипов Б. С. -

1941 октября 1.

Арестован органами НКВД за крушение поезда бригадир пути 4-го околотка Чайковская Некрасов Федор Иванович, ранее работавший дорожным мастером.

Вспоминает жена:

- Муж мой, Некрасов Федор Иванович, работал в пути на станции Чайковская, сначала рабочим, потом бригадиром. Ездил учиться. Работал дорожным мастером. А потом случилась авария. Они с бригадиром отпустили одного путеобходчика, а в это время оказался лопнувший рельс, сошло два вагона. Все равно авария. Мужа и бригадира вызывали, и получил он какое-то наказание. А старший мастер сказал, что наказали мало, и поехал еще добиваться.

Вот тогда его сняли с должности, а тут и война началась. А на новой должности у него брони не было. И взяли его на фронт. И погиб он там. А я осталась одна с тремя детьми на руках.

Некрасова Ульяна Алексеевна.¹⁰³

Сообщение.

1 октября 1941 года Подвинцев Николай Иванович пропал без вести на фронте. Мобилизован в Красную Армию 19 июля 1941 года с должности углеподатчика депо № 3 локомотивного депо Чусовская.

1941 октября 2. Четверг.

Товарищ Белый Иосиф Лейбович по окончании института был назначен в августе 1941 года дорожным мастером Чусовской дистанции пути по усилению кривых. За короткий период времени проделали большую работу по усилению кривых и рихтовке кривых по способу товарища Иконникова.¹⁰⁴



1941 октября 2. Четверг.

От Советского Информбюро. Утреннее сообщение.

Самоотверженно трудятся работники Пермской железной дороги. Машинист Гуртман в каждом рейсе перевыполняет технические скорости на 5-10 километров в час. Машинист Обухов, его брат Виктор - помощник машиниста и кочегар Опалев провели поезд с грузом более чем в два раза выше нормы. Машинист Дулов, его помощник Поздеева и кочегар Махнев в срок доставили к месту назначения поезд с грузом на 1500 тонн больше нормы.

Сообщение.
В октябре 1941 года Долматов Павел Егорович, 1910 года рождения, погиб на фронте в бою. Призван в Красную Армию 26 марта 1940 года с должности электромеханика депо № 3 локомотивного депо Чусовская.

Женщины-общественницы помогают своим мужьям в их работе на производстве. Около двух тысяч домохозяек участвовало в текущем ремонте пути на станциях Верещагино и Пермь-2. По инициативе активистки Мичуриной 130 женщин провели в порядок зимнюю спецодежду машинистов, поездных вагонных мастеров, кондукторов, стрелочников, составителей поездов.

Молодежь предприятий и учреждений города Молотова в 18 дней построила четырехкилометровую железнодорожную ветку.¹⁰⁵



Гуртман Николай Васильевич, - машинист паровоза депо Пермь.

1941 октября 2. Четверг.

Вследствие нарушения последовательности действий дежурного по станции и недостатка в схеме полуавтоматической блокировки станции Пермь-2 были отправлены на перегон Пермь-2 - Пролетарская навстречу друг другу два резервных паровоза.

Недостаток в схеме существовал в течение ряда лет и оставался незамеченным до сих пор. Дежурные по станции Пермь-2 систематически нарушали последовательность действий, скрывали повреждения устройств полуавтоматической блокировки, устраняя повреждения без вызова электромеханика СЦБ и связи. Педальные замочки, как правило, не работают и находятся продолжительное время в распломбированном состоянии. Работники Пермской дистанции сигнализации и связи, зная о случаях повреждения с взрезами клавишей блок-механизма, самовольном устранении дежурными по станции этих повреждений, мер не принимали.

Из приказа начальника дороги.¹⁰⁶

1941 октября 5. Воскресенье.

Организационное совещание политотдела Пермского отделения отмечает, что сбор теплых вещей для Красной Армии по отделению идет неудовлетворительно.



В ряде служб Пермского и Верещагинского узла сбор теплых вещей пущен на самотек. По депо Пермь-2 из 707 человек работающих сдали вещей 70 человек, по Верещагинскому вагонному участку из 328 человека сдали 82, по жилищно-ремонтной конторе из 230 сдали 32 человека.

Политотдел считает особенно нетерпимым, когда отдельные коммунисты и комсомольцы не участвуют в сдаче теплых вещей или участвуют очень ограниченно (на станции Пермь-2 из 24 коммунистов сдали 16, из 17 комсомольцев сдали 5, депо Верещагино из 57 коммунистов сдали 27 человек).

Политотдел считает неправильным, когда большинство комиссий линейных станций до сих пор теплые вещи на районные склады не сдали, хранят их у себя и при том, хранение организовано небрежно (Шабуничи, Менделеево, Кез, Путино).

Заместитель председателя политотдела Ворожцов.¹⁰⁷

1941 октября 8. Среда.

Разрешить продажу проездных билетов прибывшим по эвакуации при наличии на то разрешений местных Советов. Колхозникам в город Молотов для продажи сельхозпродукции – по справкам колхозов, рабочим и служащим на пригородные поезда – по служебным удостоверениям.

Из приказа начальника Пермской дороги.¹⁰⁸

1941 октября 9. Четверг.

Старшим стрелочником станции Калино Богомяковым Павлом обнаружен вылом яблока путевого рельса по левой нити третьего пути в стыке размерами 110 мм. Поезд № 201 из Лямино в Калино был пропущен по четвертому пути.¹⁰⁹

1941 октября 10. Пятница.

В Пермском резерве проводников составы пассажирских и пригородных поездов как внутри, так и снаружи убираются плохо и подаются под посадку грязными. В поврежденных 66 вагонах оказалось разбито 160 стекол.

13 сентября 1941 года бригадир Сухорослова и проводник Ренева, следуя резервом с поездом № 112, незаконно заняли детские места. Пассажиру Быкову, едущему с детьми, нанесли оскорбление, не подчинились ревизору, и места не освободили.

26 сентября 1941 года проводник Епихина и Поносова были назначены для подготовки вагонов спецпоезда. Несмотря на 12-часовой срок, работу не выполнили и затем отказались. Задание было сорвано.

Из приказа начальника Пермской дороги.¹¹⁰



В октябре 1941 года Тиунов Максим Луппович, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте в возрасте 30 лет. Мобилизован на фронт 23 июня 1941 года. Работал монтером электростанции станции Верещагино.



1941 октября 18. Суббота.

Запретить вселение в бараки, общежития, квартиры без предъявления справки о прохождении санобработки.

Проводить систематические кольцевые санобработки в бараках, общежитиях, интернатах не реже одного раза в месяц.

Обязать всех возвращающихся из поездов работников поездных бригад пассажирских и товарных поездов, а также работников обслуживающих вокзалы, по окончании смены проходить санобработку.

Переоборудовать бани под санпропускники примитивного типа.

На станциях Менделеево, Григорьевская, Чайковская, Кукуштан, Шамары, Грузди, Комарихинская, Всесвятская, Губаха построить упрощенного типа дезинсекторы.

Из приказа начальника Пермской дороги. ¹¹¹

1941 октября 27. Понедельник.

Обслуживание пассажиров на станции Пермь-2 поставлено плохо. Вокзал переполнен пассажирами местного пригородного сообщения и лицами, не имеющими никакого отношения к проезду по железной дороге, и превращен в ночлежку.

Встреча людских поездов и проверка прибывающих пассажиров не организована, вследствие чего имеют место массовые случаи самовольной высадки пассажиров на станции Пермь-2.

Помещения вокзала и особенно уборная содержатся в грязном состоянии, все станционные пути загрязнены. Имеющихся уборных на вокзале недостаточно. Станционный буфет не обеспечивает потоки пассажиров, создаются огромные очереди, давка.

Приказываю:

Начальнику вокзала совместно с представителем эвакупункта и милиции организовать встречу всех проходящих эшелонов с эвакуированными, прекратить

самовольную высадку пассажиров на станции Пермь-2.

Продумать и доложить возможность выноса билетных касс дальнего следования и справочного бюро в павильон пригородных касс.

Организовать уборку помещений вокзала и уборных не реже четырех раз в сутки с дезинфекцией два раза в 6 и 19 часов местного времени.

Совместно с милицией установить контроль у входных дверей в вокзал со стороны города и перронов, не допуская прохода и нахождения в вокзале лиц, не имеющих проездных билетов.

Привести помещение кипятилки в порядок, обеспечить кубогреев халатами и запретить доступ посторонних лиц во внутрь кипятилки. Установить внутри вокзала не менее 5 бачков с остуженной кипяченой водой.

Сообщение.

В октябре 1941 года
Провков Федор
Сергеевич, 1920 года
рождения, пропал без
вести на фронте. Призван
в Красную Армию 8
октября 1940 года с
должности кочегара депо
№ 3 локомотивного депо
Чусовская.



Привести в порядок перронную уборную, открыть ее со стороны путей, закрыв со стороны площади после построики наружной уборной полевого типа. Вокзальные уборные переоборудовать согласно указания дорсанотдела.

Директору буфета:

Организовать отдельный вход и выход из буфета.

Установить раздачу пищи за буфетами не менее чем в четырех местах.

Увеличить штат официанток до 20 человек в смену.

Просить начальника передвижения войск установить дежурство на вокзале станции Пермь-2 из штата комендатуры для сосредоточения всех военнослужащих в агитпункте с целью предохранения их от инфицирования. Дверь, ведущую из агитпункта в вокзал, закрыть.

Организовать систематическую обсервацию вокзала с выявлением и удалением всех больных. Обсервацию проводить через каждые три часа.

Организовать постоянные уборочные бригады не менее 30 человек к очистке путей и вывозке нечистот. Уборку путей производить ежедневно.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ¹¹²

1941 октября 30. Четверг.

Установить размеры движения по главной линии:

Прием четных поездов по Кирову – 26. Отправление поездов из Зуевки – 27, из Балезино до Перми – 28, из Перми до Кунгура – 27, от Кунгура до Шали – 26. Установить парность поездов по нечетному потоку.

Внутри Пермского узла для развоза местного груза установить следующее количество передач:

Пермь – Оверята – 8 пар; Пермь – Бахаревка – 5 пар; Пермь – Левшино – 6 пар.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ¹¹³

1941 ноября 1. Суббота.

Снята с учета в Пермской дистанции пути в виду смерти (зарезало поездом) путевой обходчик Тюнева Евдокия Дмитриевна. ¹¹⁴

1941 ноября 3. Понедельник.

Объявлена благодарность старшему 7 стрелочнику станции Архиповка Лапоногову



В ноябре 1941 года Чебыкин Василий Федулович, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте в возрасте 26 лет. До мобилизации на фронт работал податчиком Пермского склада топлива.



Андрею Ивановичу. Благодарность объявлена за активное участие в подготовке к зиме 1941-1942 года, - без затраты средств отремонтированы стрелочные будки.¹¹⁵

1941 ноября 9. Воскресенье.

Приняты в эксплуатацию вторые пути участка Пролетарский - Григорьевская.¹¹⁶

1941 ноября 10. Понедельник.

Несмотря на значительное скопление транзитного груза назначением железная дороги имели Л. М. Кагановича и приказ Наркома путей сообщения о сдаче не менее 26 поездов по Шале и приеме по Кирову от Горьковской железной дороги 26 поездов, фактически сдается 12 – 15 поездов по Шале и принимается по Кирову 18 – 20 поездов.

Главная причина – неудовлетворительная регулировка в движении поездов со стороны отделений службы движения и со стороны службы движения дороги.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.¹¹⁷

Сообщение.

В ноябре 1941 года Костарев Василий Викторович, 1916 года рождения пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 23 июня 1941 года с должности аккумуляторщика депо № 1 локомотивное депо Чусовская.

1941 ноября 11. Вторник.

Проверкой Наркомата государственного контроля СССР установлено, что станция Пермь-2 и Бахаревка по-прежнему являются отстойниками, как отдельных групп вагонов, так и организованных поездных составов.

8 ноября на 12 часов на станции Пермь-2 находилось 33 поездных состава, в том числе 28 транзитных. Простаивающие поезда занимают 16 приемоотправочных путей.

В ночь с 7 на 8 ноября со стороны Чусовской не было принято ни одного поезда.

На станции Бахаревка в период июль – первая декада октября было задержано 9713 вагонов с местным грузом на 143405 вагоно-часов. Норма простоя – 12 часов, а фактически в июле – 22,4, в августе – 27,8, в сентябре – 26,3, в 1-й декаде октября – 32,5 часов.

Руководство дороги не может мириться с таким диким положением, когда на станции Пермь-2 сутками простаивают транзитные поезда, ограничивается прием эвакопоездов, систематически срывается план развоза местного груза, а станция Бахаревка забивается порожняком.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.¹¹⁸

Сообщение.

В ноябре 1941 года Якунцев Сергей Федорович, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте в возрасте 24 лет. Был мобилизован в Красную Армию в 1941 году с должности слесаря Пермского вагонного участка.



1941 ноября 11. Вторник.

Задание НКПС продвижения людских эшелонов со скоростью не менее 400 км не выполняется. Наибольшая скорость по Пермскому отделению службы движения – 169 км, по Кунгурскому отделению – 396, по Чусовскому – 376 км в сутки. Средняя по дороге – 227.

Диспетчеры задерживают часами поезда на разъездах, зная, что там отсутствует кипяток, питание и топливо. На узловых и участковых станциях обслуживание эвакоэшелонов не организовано – отсутствие в достаточном количестве продуктов питания, кипятка, нерегулярное снабжение топливом. Информация о подходах и отправлении людских поездов совершенно отсутствует, пассажир не может в справочном бюро получить элементарной справки. Допускается масса случаев отставания эвакуированных от своих эшелонов, чем создаются справедливые жалобы и недовольства пассажиров.

Установить основные пункты питания на станциях Зуевка, Верещагино, Пермь-2, Кунгур, Шаля, Чусовская. На этих станциях сосредоточить основные запасы продуктов питания. Установить строгий контроль за правильным расходом их, а начальникам станций запретить допускать в буфет посторонних лиц и отпуск питания производить только по справкам или талонам эвакопунктов.

Не допускать скопления и длительного пребывания пассажиров на вокзале станции Пермь-2, для чего держать неснижаемый запас 10 – 15 крытых оборудованных теплушек.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.¹¹⁹



В декабре 1941 года Округин Николай Васильевич, 1916 года рождения, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 25 июня 1941 года с должности помощника машиниста электровоза локомотивного депо Чусовская.

1941 ноября 12. Среда.

На станции Солеварни по причине излома рельса произошло крушение поезда № 942. Рельс изломался в результате неблагоприятных условий его работы, которые были созданы неправильным текущим содержанием стыка.

В 1941 году на 10-й дистанции пути было три крушения.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.¹²⁰

1941 ноября 16. Воскресенье.

На станции Пермь-2 должен грузиться эшелон с подачей составов из 10 людских вагонов под посадку к 14 часам и отправлением 16-40.



Погрузка эшелона порожними вагонами обеспечена не была, а для перевозки предполагалось занять 12 пассажирских вагонов, освободившихся из-под перевозки эвакуированных. Вагоны эти находились в антисанитарном состоянии, и к обработке их присту-пили только в 17 часов. Осмотром комиссии вагоны были забракованы, и под посадку пришлось выделять другие. Отправка эшелона была задержана на 12 часов.



Бригада мастера Е. А. Жукова на строительстве бронепоезда: слесаря П. И. Кузнецов и М. Е. Шуклин с мастером Жуковым.

В этот день на станции Пермь-2 была сорвана своевременная подача вагонов под нагрузку двух конских эшелонов и все снабженческие транспорта, что произошло так же от недостатка вагонов и не подгонки их со станции Ферма.

Из приказа начальника Пермской дороги. ¹²¹

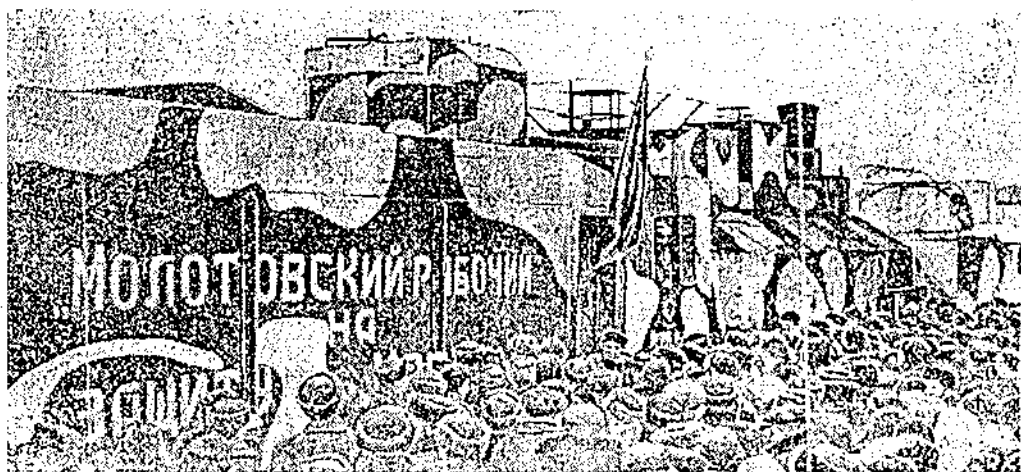
1941 ноябрь-декабрь.

В связи с тем, что кратчайший путь с Урала и Сибири через Пермь - Свечу и Вологду в район Тихвина был перегружен пришлось около одной трети поездов пустить кружным путем по Куйбышевской, Казанской, Московско-Рязанской и Горьковской железным дорогам

Из книги «История Великой отечественной войны». ¹²²

1941 декабря 2. Вторник.

Отправлен на фронт построенный первым на



2 декабря 1941го бронепоезд «Молотовский рабочий» отправился на фронт.



Западном Урале бронепоезд «Молотовский рабочий». А на следующий день началось наступление под Москвой.

По заданию Государственного комитета Обороны и Наркомата путей сообщения Пермскому паровозному депо предложили создать своими силами бронепоезд.

Для строительства было выделено здание оборотного депо станции Пермь-2, цех № 1. Секретарь парторганизации цеха - Андрей Сергеевич Ермилов. Из паровозного депо был выделен паровоз серии «Ов», из вагонного депо - два четырехосных полувагона и платформа для артиллерийских установок и путейского имущества.

П.В.Еремеев писал в газете:

- «Не было оборудования, даже самого примитивного. Собрали инженеров и техников. Нас было семеро. Не хватало чертежей. Инженеры и техники засели за разработку чертежей. Пегушин занялся поворотным механизмом. На мою долю досталась орудийная башня. Я никогда ее не видел. Двух дней, вернее двух суток, оказалось достаточно, чтобы создать чертежи башни».

Слесари восстановительных поездов Волков, Шуклин, Кузнецов, Черепанов, Леванов, автогенщики Гилев, Косарев, мастера Журавлев, Зубарев, Жуков дни и ночи не покидали цеха.

Газета дополнила:

- «Когда разрабатывали технологический процесс, инженеры Пегушин, Еремеев, Гусев, Журавлев, Жуков, Грапчак четыре дня не выходили из цеха».

Заканчивали строительство первого бронепоезда в самые тяжелые дни боев под Москвой. Условия были в цехе тяжелые: действовало пять дизелей, газ от них заполнял весь цех, люди быстро угорали. Проветрить нельзя - на дворе уже мороз.

Командиром бронепоезда был назначен бывший работник моторостроительного завода старший лейтенант Решетников. Паровозные бригады сформированы были из добровольцев Пермского депо: машинисты Николай Ильич Максимовых, Михаил Иванович Косков, помощники машинистов Яков Фокеевич Политов и Алексей Иванович Костылев, кочегары Михаил Ильич Борков и Николай Михайлович Москвин.

Команда бронепоезда формировалась из рабочих и служащих Перми, Чусового, Лысьвы, Березников, Кизела.

В день Советской Армии была выпущена из депо закованная в сталь грозная машина, которую называли «Александр Невский». Полностью он был готов в марте 1942 года. Бронепоезд «Александр Суворов» был готов в апреле 1942 года.



Начальник цеха № 1 по строительству бронепоездов паровозного депо Пермь Пегушин Степан Иванович и главный инженер Еремеев Петр Васильевич



Война - 1941 год.

За успешное выполнение заданий по строительству бронепоездов начальник цеха № 1 С.И.Пегушин и комиссар строительства П.В.Еремеев были награждены орденами Трудового красного знамени, газосварщик В.М.Косарев – орденом «Знак Почета», слесарь Н.И.Мисюров – медалью «За трудовое отличие».



В декабре 1941 года Брагин Федор Иванович, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте под Москвой, в возрасте 34 лет. Мобилизован на фронт 30 октября 1941 года с должности путеобходчика Пермской дистанции пути.



В декабре 1941 года Томилов Семен Владимирович, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте в возрасте 40 лет. Мобилизован на фронт в 1941 году. Работал чернорабочим Пермского вагонного участка.



16 декабря 1941 года Тиунов Захар Семенович, рядовой 359-й стрелковой дивизии, погиб в бою на Калининском фронте под Москвой, в возрасте 34 лет. Мобилизован в Красную армию в 1941 году с должности дежурного по топливному цеху Пермского отделения паровозного хозяйства.

В марте 1942 года комиссия в составе представителей руководства Молотовского паровозо-ремонтного завода составила акт о передаче первого бронепоезда завода 44-му бронедивизиону. Бронепоезд был назван – «Григорий Котовский», 1 апреля 1942 года закончен и второй бронепоезд завода и назвали его именем «Николая Щорса».

Со строительством бронепоездов шло оборудование вагонов специального назначения. Всего девять вагонов.

В конце сентября 1942 года в Пермь был эвакуирован недостроенный бронепоезд Мичуринского паровозо-ремонтного завода. Бронепоезд был принят на достройку Молотовским паровозоремонтным заводом. Достроен к концу 1942 года и передан военному командованию в резерв Главного управления бронетанковых и механизированных войск.



18 марта 1942 года бронепоезд «Чусовской рабочей» вышел из заводских ворот. Чусовляне торжественно провожали свое детище. После доработки в Перми бронепоезд 29 апреля 1942 года отправился на фронт.

Из книги «Крепости на колесах». ¹²³

1941 декабря 2. Вторник.

Реализация постановления Государственного комитета обороны о недопустимости неприема или ограничения приема поездов с дороги на дорогу, с отделения на отделение, со станции на станцию, проводится не удовлетворительно. Не выполняются установленные нормы приема и сдачи поездов, как это имело место на станции Кишертъ.

Необходимо восстановить практику заключения договоров на поездку, даже на один перегон.

Развернуть лунинское движение, особенно среди стрелочников, путевых обходчиков.

Поднять инициативу железнодорожников на изготовление мин, гранат в помощь фронту.

Проверить выполнение постановления общих собраний рабочих об отчислении однодневного заработка в фонд обороны страны.

Из протокола заседания Дорпрофсожа. ¹²⁴

Воспоминание о войне З. М. Паниной:

Пришла я в Верещагинский вагонный участок и работала осмотрщиком-пролазчиком. Знаете, под вагоном лазить. Такие суровые годы были, очень тяжело было под вагон залезть, - шлаку было много. Головку автосцепки меняли, рессоры меняли. Бывало, по три смены работали подряд. А сейчас меня спроси, что у тебя не болит!? Все болит. ¹²⁵

Сообщение.

В декабре 1941 года Кошкин Дмитрий Михайлович, 1914 года рождения, пропал без вести на фронте. Призван в Красную Армию 6 февраля 1940 года с должности помощника машиниста паровоза депо № 3 локомотивного депо Чусовская.

Сообщение.

В декабре 1941 года Питушалов Николай Михайлович, 1914 года рождения, пропал без вести на фронте. Призван в Красную Армию 1 июня 1941 года Чусовским горвоенкоматом с должности слесаря депо № 1 локомотивное депо Чусовская.

1941 декабря 4. Четверг.

Людские поезда при задании 500 – 600 км в сутки фактически в ноябре продвигались со скоростью 136 км. Приказ НКПС об улучшении работы Пермской дороги и подъеме всех брошенных поездов не выполнен. На 24 ноября на дороге 88 брошенных поездов, в которых находятся также грузы и для оборонных заводов.

На 18 часов от станции Киров до Балезино в движении находились 52 поезда, от станции Балезино до станции Пермь – 42, от станции Пермь-2 до Шали – 13 поездов. Нечетные поезда: Шаля – Пермь-2 – 25, Пермь – Балезино – 40, Балезино – Киров – 19.



Станции Пермского узла и станция Пермь-2 систематически забивались вагонами с местным грузом и транзитными поездами. Прибывающие поезда из-за отсутствия свободных путей постоянно задерживались на промежуточных станциях. Только на Чусовской линии задержано из-за не-приема Перми-2 около 2000 вагонов, следующих под выгрузку в Пермь.

За 23 ноября в направлении Кунгур было задержано отправлением 12 поездов с эвакуированными грузами оборонных заводов на 83 часов.

Начальник Пермского отделения службы движения Иванов А.В. за развал поездной работы отстраняется от должности и отдается под суд.

Из приказа Наркома Государственного контроля СССР.¹²⁶

1941 декабря 4. Четверг.

Приказом Наркома путей сообщения № 699 Пермской железной дороге поручено оборудовать два поезд-бани.



За работой старейший мастер паровозного депо Пермь-2 Погудин Е.В. и его ученица Гилева А.

Поезд-баню готовит Пермское отделение службы движения и Пермский вагонный участок, другой Чусовское отделение службы движения и Чусовской вагонный участок. В состав каждого поезда необходимо оборудовать: четырехосный крытый вагон баня, вагон-душ, цистерна для воды, вагон-дезикамера, по одному двухосному вагону под клуб и читальный зал.

Дополнительно Кунгурский вагонный

участок вместе с Кунгурским отделением службы движения, Кизеловский вагонный участок вместе с Кизеловским отделением службы движения оборудует – вагон-раздевальню, вагон-одевальню, вагон-склад чистого белья, вагон-склад грязного белья.

Примечание: В феврале 1942 года машинист М.В. Докутович повел поезд-баню



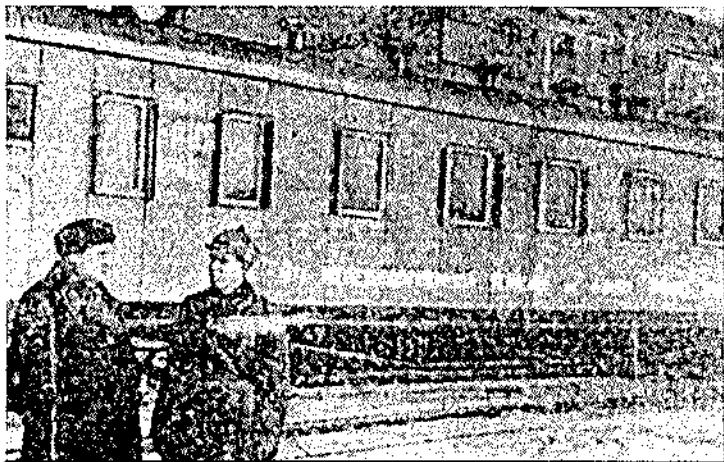
по назначению. На-чальник поезда уехал Я.М.Гостев, начальник вокзала станции Пермь-2, комиссаром Г.С.Ощепков.

Из приказа начальника Пермской дороги.¹²⁷

1941 декабря 6. Суббота.

В связи с затруднениями обслуживания автотормозами и вызываемым этим осложнением, утвердить инструкцию по вождению сдвоенных санитарных поездов.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.¹²⁸



1941 декабря 11. Четверг.

На станции Пермь-2 одиночные и мелкие группы вагонов с эвакуированными людьми после расформирования поездов и отцепок на станции, простаивают по несколько суток.

Из приказа начальника Пермской дороги.¹²⁹

Поезд-баня Пермского вагонного участка отправляется на фронт. Начальник поезда Гостев Я.М., комиссар Ощепков Г.С.

1941 декабря 20. Суббота.

Поезд № 162 – машинист Кунгурского паровозного депо Ощепков М.Н. – на 612 километре перегона Пятково – Шумково потерпел крушение. Следуя по ломанному профилю пути машинист допустил неплавное ведение поезда. Произошел обрыв упряжного крюка 32-го вагона. Оборвавшаяся хвостовая часть, идущая на расстоянии 10 – 15 метров, нагнала головную, от удара произошел сход и крушение. Перегон был закрыт 7 часов 20 минут. За 11 месяцев по депо Кунгур было 70 случаев разрыва поездов.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.¹³⁰

1941 декабря 24. Среда.

Проверкой установлено, что выстроенная угольная эстакада на складе топлива станции Пермь-2 работает в основном удовлетворительно. Но не окончены работы 2-й очереди, нарушается технологический процесс по загрузке эстакады.

Имеют место случаи несвоевременного снабжения паровозов Кунгурского,



Война - 1941 год.

Верещагинского, Чусовского, Пермского депо углем. Особенно неудачно происходит выгрузка прибывающих угольных маршрутов. Вагоны простаивают в 1,5 – 2 раза больше нормы.

Из приказа начальника Пермской дороги.¹³¹



26 декабря 1941 года
Каменских Иван
Семенович, рядовой
1196-го стрелкового
полка, погиб в бою на
фронте под Москвой в
возрасте 29 лет.
Мобилизован на фронт в
1941 году. Работал
стрелочником станции
Нытва.



26 декабря 1941 года.
Фомичев Иван
Андреевич, рядовой 359-
й стрелковой дивизии,
погиб в бою на фронте
под Москвой в возрасте
38 лет. Был мобилизован
на фронт в 1941 году с
должности ремонтного
рабочего Пермской
дистанции пути.



28 декабря 1941
года Долгополов
Георгий Павлович,
погиб в бою.
Мобилизован на
фронт 21 октября
1941 года с
должности
молотобойца
локомотивного депо
Чусовская.

1941 декабря 25. Четверг.

В целях ускорения перевозок особо срочных грузов оборонной промышленности: авиации, танков, боеприпасов, минометных вооружений, введены в постоянное обращение товарно-ускоренные поезда № 51/52 Москва-Горький-Свердловск-Иркутск два раза в неделю.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.¹³²

1941 декабря 28. Воскресенье.

Дежурный по станции Бахаревка Вишневецкий, согласившись принять с соседней станции тяжеловесный состав, не открыл своевременно входного семафора. Поезд задержался на 1 час 15 минут. Кроме того, из графика выбиты еще четыре поезда.



Военный трибунал приговорил Вишневого к восьми годам лишения свободы. вынесен приговор также по делу Карелина, дежурного блок-поста 426 км. На посту спал, рабочий поезд простоял у закрытого сигнала 29 минут. Осужден на пять лет лишения свободы.¹³³

Воспоминание о войне.

До начала войны работал я на протяжении года дежурным по делу Чусовская. По истечении срока обратился к руководству с просьбой перевести меня на свое место работы - машинистом.

- Ваш опыт знания необходимы здесь, на этом участке работы, - ответили мне и оставили дежурным по депо.

Условия работы в военное время были тяжелыми. Все, кто имел права вождения пассажирских поездов, после ночного дежурства на своем рабочем месте, по желанию, заступал на второе дежурство - вел поезд Москва - Нижний Тагил. Машинист преодолевал расстояние в 253 километра. Нелегким был этот путь, максимум внимательности, собранности требовал от машиниста.

В 1943 году я был командирован на Закавказскую дорогу для заключения договора с заводом на ремонт двух аварийных электропоездов и получение в депо Хошур пяти электропоездов для пермских железнодорожников.

С большими трудностями проделал весь путь, выполняя задание. От станции Хошур до Чусовской следовал 52 дня. Видел разбитый, весь в развалинах Сталинград. Запомнился дом, где в проеме, вывороченной бомбой стенки, зацепившись одним углом, раскачивалась детская кроватка. Только на станции Глубокая пришлось задержаться на целую неделю: мост через реку здесь был временный и переправляли по нему по одному электровозу с прикрытием двадцати вагонов.

По возвращению, ожидало новое ответственное задание: меня назначили машинистом-инструктором. Сотни санитарных поездов с ранеными бойцами, эшелонов с боевой техникой пришлось сопровождать мне, обеспечивая их быстрое продвижение по участку. Это было нелегко, потому что с развитием Березниковских угольных шахт резко возрос грузопоток, пропустить все поезда по участку Кизел - Чусовская стало невозможно. Было принято решение, соединить два электровоза по системе многих единиц, достигнув веса поезда 2400 тонн. Вел состав один машинист.



Передовой машинист паровозного депо Верецагино К. Филимонова.



Гордеев Г.С. – передовой диспетчер Пермского отделения службы движения

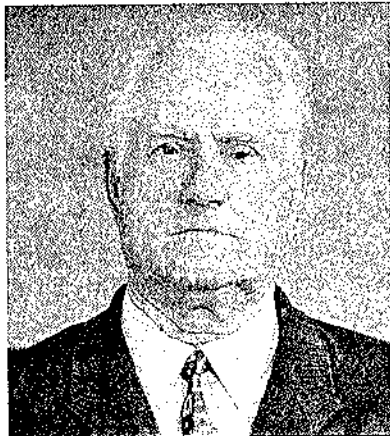
Позже для увеличения веса поезда стали применять «толкач» и вышли на контрольную цифру 3600 тонн. Звуковые сигналы с головы поезда и «толкача» на хвосте не были слышны, поэтому решили воздушную магистраль поезда соединить с тормозной магистралью «толкача». Это давало возможность машинисту по давлению воздуха ориентироваться правильно. Такое вождение тяжеловесных поездов, конечно же, требовало от машиниста особого внимания, собранности, больших навыков, тем более, что участок Кизел - Чусовская был не из легких.

Дополнительный паек, выдаваемый локомотивным бригадам, - 400 граммов хлеба, сто граммов колбасы, щепоть табаку да кусочек сахара, - не очень восстанавливал силы.

Был у нас в депо машинист - Петр Иванович Пешкин. По моему в 1943 году это было. Так он 72 часа непрерывно находился на локомотиве. И не просто находился, а вел его. Он был героем дня. Да и нельзя иначе было

работать в эти годы, нелегкие для страны.

Машинисты депо многое сделали для увеличения безремонтного пробега локомотивов. А. Сентябов, А. Сафин и я включились в соревнование за 500 километровый пробег в сутки. Обязательство успешно выполнялось.



Абрамов Иван Яковлевич - начальник Пермского отделения службы движения с 30 декабря 1941 по ноябрь 1942 года. Фотография 1988 года.

Чтобы как-то преодолеть трудности с питанием, после работы регулярно выезжали в лес за грибами и ягодами, на уборку картофеля в колхоз «Восход» Чусовского района. Осенью убирали картошку - девять ведер для совхоза, одно - для себя. Да и в депо у нас было большое подсобное хозяйство. И там трудиться немало приходилось. Из трофейных немецких танков делали трактора и пахали.

Николай Иванович Мыльников.¹³⁴

1941 декабря 30. Вторник.

Назначен начальником Пермского отделения движения Абрамов Иван Яковлевич.

Вспоминает Абрамов Иван Яковлевич:

С большими трудностями пришлось начинать работу в отделении. Принимать отделение не было от кого. Начальник был снят, и где он находился,



мне не было известно. Мне сказали, что где-то здесь иногда появляется начальник грузовой службы (Дресвянников) исполняющий обязанности начальника отделения, но он не появлялся. Заместитель начальника отделения Пономарев был болен туберкулезом. Выехать мне на ознакомление с отделением не разрешил начальник дороги, который приказал вступать в исполнение обязанностей. Что и было исполнено.

Когда я получил телеграмму в Саратове о назначении в Пермь, я поехал в Куйбышев, где весь аппарат Наркомата путей сообщения уже находился там. Когда я получал документы, сотрудник сказал, что если бы приехал на день раньше, поехал бы в вагоне вновь назначенного в Пермь начальника дороги. По приезде в Пермь я тихонько спросил начальника кадров дороги – приехал ли новый начальник дороги? В ответ удивились и сказали, что у нас свой начальник. И тут я понял, что влип. Когда был принят начальником дороги, произошел нелicenseприятный разговор. Отсюда и не разрешили мне знакомиться с отделением. И с первых же дней стали задавать вопросы, на которые я не всегда мог дать ответа.

Как оказалось, на отделении положение было, мало сказать, тяжелое. Станция Пермь-2 была забита вагонами. На промежуточных станциях – брошенные поезда. Надо было принимать срочные меры. А через несколько дней приехал новый начальник дороги, с которым я прекрасно сработался.

Многие трудились не считаясь со временем. Диспетчер Гордеев был примером в работе. Большую заботу о станции Пермь-2 проявлял начальник станции Пермь-2 Поляков. Работал не считаясь со временем в отделении Баландин, четко следя за обеспечением погрузки с заводов для фронта. Помогал мне в работе начальник политотдела отделения. Он очень много подсказывал где и как выйти из положения. Не стеснялся сам включаться в работу.

О профсоюзе сказать нечего, соцсоревнование было поставлено плохо, по существу его и не было. Один раз вместе с председателем райпрофсожа выезжал в Кукуштан на открытие лагеря и больше похвастать нечем.

Помню, когда был объявлен набор в танковый корпус добровольцев, то в отделении все без исключения подали письменные заявления о приеме в танковый корпус. Но в семье не без урода. Заместитель начальника отделения по пассажирской части, чтобы не пойти добровольцем готов был сдать партбилет. Других таких не было.

Я честно трудился, не считаясь со временем. Половину, а иногда и больше своего рабочего времени отдавал станции Пермь-2, почти всегда до четырех часов утра был у маневрового диспетчера, помогая ему в организации поездной работы.

Наши работники обеспечивались питанием по талонам. Дополнительно организовывалось питание за счет получения с мясокомбината всевозможных



Начальник станции
Пермь-2 Александр
Игнатьевич Поляков.



отходов. Организованы были сборы грибов в лесу. Организовывались вечера в столовой, где после проведения собрания или совещания было бесплатное питание. Так что с голода у нас никто не умирал и в больнице никто не лежал.

Еще до освобождения Харькова была дана телеграмма НКПС о возвращении в Харьков на прежнюю должность начальником отделения. Были замечательные и теплые проводы.¹³⁵



В декабре 1941 года Турицин Павел Васильевич, рядовой Красной Армии, погиб в бою на фронте, в возрасте 28 лет. Мобилизован на фронт в 1941 году с должности товарного кассира станции Кислотный.



31 декабря 1941 года Шалагинов Илья Степанович, рядовой 379-й стрелковой дивизии, пропал без вести на фронте под Москвой. До мобилизации на фронт работал в Пермском вагонном участке.



31 декабря 1941 года Молчанов Марк Алексеевич, рядовой Красной Армии, умер от ран в немецком плену в возрасте 27 лет. Мобилизован на фронт 20 августа 1941 года с должности слесаря Пермского вагонного участка.

1941 декабря 31. Среда.

Транспортная прокуратура Пермской железной дороги преобразована в Военную прокуратуру дороги, линейный суд дороги преобразован в Военный трибунал.

Все работники дороги и другие лица, совершившие преступления на железнодорожном транспорте, несут уголовную ответственность по законам военного времени.

Из приказа начальника Пермской дороги.¹³⁶



Из итогов 1941 года.

По техническому оснащению дорога является однопутной за исключением участка Пермь – Мотовилиха – 8,3 км, и направления Пермь-Киров – 68 км, где уложены вторые пути. Электрифицированный участок в 311 км. Профиль дороги - ломанный с руководящим подъемом главной линии 9‰, горнозаводского направления 17,5‰ и радиусом кривых 320 метров. На дороге паровозов ФД и ИС – 199, электровозов - ВЛ-22 и СС-11 – 37.

Произведено удлинение путей для пропуска длинносоставных поездов на 33 станциях, открыто дополнительно 65 путевых постов. Введена в эксплуатацию механизированная угольная эстакада, произведена частичная реконструкция депо на станции Пермь-2 (сданы в эксплуатацию цех подъемки на два столба и цех промывки на три столба). Частичной реконструкции подверглось депо Кунгур для ремонта мощных паровозов.



Мастер Пермского вагонного участка Анянов проверяет работу молодого рабочего Гриши Ефименко.

Для ликвидации углового потока вагонов сдан в эксплуатацию обход станции Чусовская с Кизеловского на Пермское направление. Пропускная способность отдельных перегонов увеличена постройкой разъездов – Бовино, Котлованы, продолжаются работы по удлинению и развитию станции Губаха, Калино.

Произведена реконструкция пути на участке Калино – Комарихинская.

Из-за слабого развоза местного груза в узлах и передачи с отделения на отделение выгрузка проходила неудовлетворительно. Пермское отделение при плане 740 вагонов фактически выгружало 674, Чусовское – при плане 317, выгружало 270. На 1 января 1942 года в отвалах Кизеловского угольного бассейна лежало свыше 490 тысяч тонн угля, по металлургическим заводам не вывезено 17,9 тысяч тонн металла, ожидало погрузки 4065 вагонов леса, 975 вагонов бумаги, 328 вагонов удобрений.

В связи с эвакуацией предприятий увеличилась промышленность, развитие подъездных путей отстало. По отдельным станциям на одном подъездном пути работают несколько эвакуопредприятий. На подъездном пути завода № 19 станции Бахаревка работает 11 предприятий. На подъездном пути Бумкомбината станции Оверята в Краснокамске производят грузовые операции 16 эвакуопредприятий. Только



14 крупнейших отправителей – Чусовской металлургической завод, Кизелуголь, Калийный комбинат, строительство вторых путей – задержали на своих путях 157 тысяч вагонов.

Качество эксплуатационной работы дороги продолжает оставаться на уровне прошлых лет, а по некоторым показателям даже хуже.

Сообщение.

В декабре 1941 года Леонтьев Александр Львович, 1923 года рождения, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 30 сентября 1941 года с должности счетовода Кунгурского вагонного участка.

Основная сортировочная станция Пермь-2 систематически создавала накопление нечетного потока и держит на подходах поезда. За декабрь задержано со стороны Верещагино 367 поездов на 5850 часов, со стороны Кунгура — 252 поезда на 5009 часов, со стороны Чусовской 219 поездов на 4332 часов.

Станция Чусовская в декабре задержала на подходах со стороны Гороблагодатской 100 поездов на 994 часов, со стороны Пермь-2 — 117 поездов на 745 часов, со стороны Кизела — 178 поездов на 1425 часов, со стороны Кына — 43 поезда на 247 часов. С первыми морозами резко ухудшилась работа паровозного депо Кунгур.

Много сделано по мобилизации внутренних ресурсов, в деле изготовления запчастей и реставрации старых деталей.

Паровозники организовали производство чугунного и медного литья. При Верещагинском паровозном депо расширена чугунолитейная мастерская. Изготавливает детали, которые раньше получали от заводов: колосники паровозов серии ФД, плиты Ставера, цилиндрические продувальные краны, буксовые накладки. Литейщики Верещагино во главе с мастером Скорыниным освоили литье деталей более 200 наименований. Строятся чугунолитейные цеха в депо Кунгур, меднолитейные - в депо Верещагино и Кунгур. Все депо дороги обеспечены чугунным литьем своего производства.

Освоено изготовление запасных паровозных деталей 168 наименований, используя металлолом и старые детали: поршневые клапана, всасывающие и питательные клапана и втулки к ним, валики всех видов, тормозные тяги и предохранительные скобы тормозного подвешивания.

Организовано восстановление изношенных деталей. Ремонт дымогарных труб производился на заводах, мастер Пермского депо Имполитов организовал ремонт дымогарных труб кузнечным способом.

Электровозники депо Чусовская организовали производство запасных деталей механической части электровозов: пантографные кронштейны и каретки, кожаные манжеты цилиндров и аппаратуры. Часть деталей — подрессорные стойки и рессорные хомуты изготавливаются на других предприятиях дороги.

В 1940 году было внесено 69 предложений, в 1941 — 287. Начальник мастерских Пермской дистанции пути Жаворонков организовал у себя восстановление пил Рубеля.



Строгальщик Боталов изготовил приспособление – зажим для восстановления этих пил.

Начальник депо Усольская Старков сконструировал и установил в депо механический молот, заменив тем самым ручную поковку деталей. Слесарь депо Верещагино Лоскутов сконструировал прибор для проверки рычажных передач, применение которого сокращает время проверки с трех часов до 15 минут. Начальник стройгруппы отделения паровозного хозяйства Пермь Першин разработал и установил станок для изготовления штукатурной драни из отходов, в результате отделение полностью себя обеспечило дранью и заготавливает для других отделений дороги.

Образцы работы по ремонту паровозов показала комплексная бригада депо Кунгур Костарева. Как правило, из промывочного ремонта выпускается один паровоз в смену, в отдельные дни и два.

Пережог топлива составил за год 378 тысяч тонн условного топлива, в 1940 году было 317,9. Такой пережог топлива произошел в связи с изменением режима отопления паровозов – переход в июне месяце с местных Кизеловских углей на марки Сибирских углей. Паровозный парк и бригады не были подготовлены к переходу на сибирские угли, содержащие в себе до 60% мелочи размером 5 – 6 мм и в практике отопления паровозов имело место большой унос топлива, правильного же применения в смеси угля в депо не практиковалось.

Из 19 снегоочистителей отремонтировано 17, подготовлена снегоуборочная машина Гавриченко, путевой струг. Содержание пути в декабре 1941 года – 119 баллов против 176 в декабре 1940 года. Если в июле отличных и хороших километров на дороге было 296, то в сентябре – 550, а в декабре – 326. Улучшили состояние пути Верещагинская, Пермская и Бисеровская дистанции пути. Однако особенно в плохом состоянии остаются грузонапряженные участки Кизел – Чусовская, Валежная – Пермь-2, Григорьевская – Верещагино, Шныры – Балезино. В 1940 году аварий и крушений было 27, в 1941 – 23. Задержки поездов у лопнувших рельсов – 224.

От начала военных действий до массовых эвакуационных перевозок с задачами погрузки и продвижения воинских грузов дорога справилась. Воинская погрузка в этот период составляла 15 – 20% от общей погрузки, количество поездов следовавших на фронт доходило до 50% всей работы дороги, продвижение воинских поездов было доведено до 800 – 900 километров в сутки при задании 700.



В 1941 году Летов Михаил Фролович, 1921 года рождения, рядовой Красной Армии, погиб в бою на фронте, похоронен в Житомирской области, Украина. Призван в Красную Армию 16 апреля 1940 года с должности электросварщика паровозного депо Кунгур.



С наступлением массовых эвакуационных поездов перед дорогой была поставлена задача максимального приема поездов, используя всю емкость путей станций, тупиков и перегонов вторых путей. При недостаточной организации движения и ограниченного пропуска поездов по дороге из-за недостаточной пропускной способности и неполного ее использования создано накопление вагонного парка на дороге до 27 тысяч вагонов. Это значительно снизило маневровую способность дороги и эксплуатационные измерители ее работы. Пропуск эвакуационных поездов сочетался с необходимостью пропуска воинских поездов, порожняка и санпоездов. Необходимость отставления поездов с народнохозяйственными грузами ставила новые требования перед работниками служб движения и грузовой в вопросах регулирования пропуска, переформирования отдельных, особо срочных поездов с грузами оборонных предприятий. Продвижение поездов в этот период резко ухудшилось, и скорость следования их снизилась до 200 – 150 километров в сутки.

Недостаточная выгрузка вследствие слабого развоза местного груза, наряду с недостатком порожняка крытых вагонов привело к невыполнению погрузки не только народнохозяйственных грузов, но и воинских.

С переходом Красной Армии в наступление эвакуационные сократились.

На протяжении июня – августа систематически производился сплошной осмотр пути, окончательная его выправка и подготовка к зиме. В октябре были проведены собрания в колхозах, проверка и полная подготовка к снегоборьбе, сбивка щитов, заготовка кольев, опробование снегоочистителей, заключение договоров на гужрабсилу.

Путь на станциях на протяжении многих лет находился в запущенном состоянии, особенно рельсовое и шпальное хозяйство. На многих станциях из-за наличия дефектных и остродефектных рельсов и большого количества гнилых шпал путевые бригады даже не успевали обрабатывать и менять рельсы и негодные шпалы, не говоря уже о выполнении остальных путевых работ.

Другой причиной не выполнения плана ремонта станционных путей явилось забитость их поездами. Брошенные составы стояли по месяцу, начиная с августа, производить путевые работы было невозможно.

В связи с неравномерностью грузопотоков в период военного времени, направление угона пути часто изменялось, а следовательно изменялось состояние зазоров. Для закрепления пути от угона протяжением 1345 километров требовалось уложить в путь 163200 штук противоугонов, уложено 80007 штук, что является недостаточным.

Постановка большого количества противоугонов было затруднено отсутствием ущемителей, так как такое большое количество дистанции пути не в состоянии были изготовить, а заводские дороги почти не получала. Так как направление угона часто изменялось, то одни и те же ущемители приходилось переставлять по несколько раз. Это отнимало много времени за счет постановки дополнительных ущемителей и распорок.



Сменено одиночной сменой остродефектных рельс 35553 штук, в 4,8 раза больше норматива. Наибольший выход рельс на тех участках, где преимущественно лежат рельсы укладки 1910, 1912, 1915, 1927 года укладки.

За 1941 год по вине пути на дороге имелось 22 случая крушений поездов, в том числе по излому рельс – 17. Виновники понесли наказание, но в основном излом рельс как фактор аварийности говорит о неблагоприятном положении с рельсовым хозяйством на дороге. За год было более 200 случаев задержек поездов перед лопнувшими рельсами, которые прошли как брак, но избежали крушения. Но все же по сравнению с 1940 годом количество крушений несколько снизилось.

Как по крушениям, так и по бракам в работе отмечается резкое сокращение во второй половине года с началом войны. Проведенные работы в 1941 году в значительной мере улучшили состояние пути.

Из отчетов управления Пермской железной дороги за 1941 год.¹³⁷



Война - 1942 год.

Нет,
Не до седин,
Не до славы
Я век свой хотел бы продлить
Мне б только до той вон канавы!
Полмига, полшага прожить;
Мне б только
Вот эту гранату,
Мгновенно поставив на взвод,
Всадить ее,
Врезать, как надо,
В четырежды проклятый дзот,
Чтоб стало в нем пусто и тихо
Чтоб пылью осел он в траву!
... Прожить мне эти полмига,
А там я сто лет проживу!

Павел Шубин

Предисловие главы.

Тяжелое положение дороги в начале 1942 году усугубилось тем, что на смену уходившим на фронт квалифицированным рабочим пришли неквалифицированные женщины, молодежь и подростки. Вернулись на работу ушедшие на пенсию старики. Продолжалось массовое обучение в кратчайшие сроки в ходе работы молодежи, женщин профессиям железнодорожного транспорта. Наконец в мае 1942 года был прекращен призыв в Красную Армию железнодорожников, небольшая часть железнодорожных специалистов была возвращена с фронта. Был введен 11-часовой рабочий день. Молодежные коллективы боролись за звание «фронтовых», а так как мастерства не хватало для выполнения норм выработки, то не уходили с работы пока норма не будет сделана.

Шаг за шагом на станциях – прежде всего станции Верещагино, Губаха, Пермь-2 – искали выход за счет перестановки поездов на занятый путь, пополнения не полносоставных поездов, искали путь для расшивки Пермского узла и станций. На участке Кизел – Чусовская началось вождение поездов тройного веса. У вагонников – широкое внедрение безотцепного ремонта вагонов.

Одновременно делались огромные усилия для обучения лунинским методам работы – прежде всего обучение паровозных бригад навыкам работы слесарей по



ремонту паровозов. Паровозные депо без помощи паровозных бригад с ремонтом паровозов были не в состоянии справиться.

Для контроля за правильным распределением продовольственных карточек и продовольственных талонов, за порядком выдачи горячего питания и отоваривания карточек были учреждены лавочные комиссии из профсоюзных активистов. Лавочные комиссии - это из практики работы разгромленного в 1931 году потребительского общества рабочих и служащих дороги.

Продолжала широко использоваться народная инициатива по изысканию внутренних ресурсов и замене дефицитных материалов и запчастей.

Начался год разгромом немцев под Москвой, закончился год – тяжелейшая битва под Сталинградом была в самом разгаре.

От события к событию.

1942 января 3. Суббота.

На станции Верещагино не имелось ни одного паровоза для нечетных поездов. Диспетчер Пермского отделения службы движения Пермяков, договорившись с машинистом поезда № 137 Падучих, главным кондуктором Желудковым, дежурным по станции Лобаревым, принял поезд на единственный путь. Затем поезд был переставлен на занятый путь, чем освободили путь для приема другого поезда. Принятый поезд № 101 был переставлен на третий занятый путь. Так же поступили и с поездом № 142. Это позволило освободить дополнительно два паровоза для Балезинского направления и без задержек принимать и отправлять поезда. Дежурный по станции Лобарев, составитель Балуев и маневровый машинист Гаврилов путем прицепки вагонов к неполновесным и неполносоставным нечетным поездам расформировали один полный состав, тем самым был освобожден для приема путь и сэкономлен паровоз. Руководство дороги объявило Пермякову, Лобареву, Падучих, Желудкову, Гаврилову и Балуеву благодарность.

Из телеграммы.¹³⁸

Сообщение.
В январе 1942 года Куренбин Алексей Иванович, 1912 года рождения, младший командир Красной Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 29 сентября 1941 г. с должности слесаря паровозного депо Кунгур.

2 января 3. Суббота.

На станции Пермь-2 произошло два столкновения, одно из них по вине машиниста депо Пермь-2 Зыкова. Заместитель начальника паровозного депо Комаров, вместо тщательного расследования и привлечения бракодела к ответственности, получил с Зыкова взятку поллитра спирта и пытался уберечь Зыкова от наказания.



Комаров исключен из кандидатов партии, снят с должности и дело передано следственным органам.

Из приказа начальника дороги.¹³⁹

1942 января 6. Вторник.

Пермская железная дорога не выполнила в декабре размеров приема поездов, особенно с Горьковской железной дороги, недопринято 165 поездов. Внутридорожные нормы обмена не одним отделением не выполнены. При наличии на дороге местного груза 5493 вагона в сутки выгрузка составила 1316 вагонов в сутки. Из-за отсутствия порожняка план погрузки не выполнен. Погрузка угля выполнена на 50%, металла – 59.6.

Основными причинами неудовлетворительной работы являются неорганизованность движения поездов на участках, забитость станции Балезино и Пермского



15 января 1942 года
Бакланов Петр Егорович,
сержант Красной Армии
умер от ран на фронте в
возрасте 28 лет.
Мобилизован в Красную
Армию в 1941 году с
должности монтера
электро-станции
Оверята.



21 января 1942 года
Терехин Павел
Федорович, рядовой
359-го стрелкового
полка, пропал без вести
на фронте, в возрасте 31
лет. Мобилизован на
фронт 29 сентября 1941
года. Работал в
Пермском вагонном
участке.



В январе 1942 года
Вотинцев Аркадий
Павлович, 1912 года
рождения, рядовой
Красной Армии, погиб
на фронте в бою.
Мобилизован на фронт
31 октября 1941 года с
должности машиниста
паровоза депо Пермь.

узла. С первыми морозами резко ухудшило работу паровозное депо Кунгур. Ослабла трудовая дисциплина, что привело к увеличению браков и крушений. В декабре было шесть крушений, в ноябре – одно. Лунинское движение не получило широкого размаха, особенно среди работников службы движения.



Центральным вопросом работы Пермского отделения службы движения является продвижение четного потока на Кунгурское отделение со станции Пермь-2. Развоз местного груза, движение узловых поездов и порожняка в пределах Пермского узла должно производиться с преимуществом перед остальными поездами. Вывозные паровозы с пунктов погрузки должны, как правило, возвращаться с порожняком.

Поезда, имеющие в своем составе отдельные вагоны с отцепками, на станции Пермь-2 должны пропускаться, для отцепки этих вагонов должны быть использована станция Верещагино, откуда отдельные вагоны выводятся сборными поездами.

Из приказа начальника дороги.¹⁴⁰

1942 января 28. Среда.

В связи с занятием для воинских частей зданий всех школ станции Верещагино передать для средней школы № 14 здание школы мастеров социалистического труда для занятий в четыре смены, занятое общежитием пути и вагонников. Из общежития рабочих передать на уплотненную площадь служебных помещений станции и в квартиры в порядке уплотнения квартир частного сектора.

Из приказа начальника дороги.¹⁴¹

1942 января 31. Суббота.

Фотий Иванович Митрофанов за 8 месяцев сохранил 215 тонн кизеловского угля. Его машина Су 207-36 оборудована водоподогревом. Водоподогрев проработал бесперебойно вплоть до постановки локомотива на подъемочный ремонт. Митрофанов отлично усвоил уход за турбонасосом, регулярно следит за расходом смазки в картере, вовремя смазывает плунжеры, устраняет всякую замеченную неисправность.

Митрофанов тщательно регулирует поступление воздуха в топку. Топку чистит только тогда, когда это полагается по графику, помня, что каждая лишняя чистка ведет к лишней трате 500 кг угля. Никогда не допускает парения сальников и арматуры, чем экономит еще один процент топлива

Машинист Горланов на уклонах забрасывает уголь вручную в задние углы толки и к ее боковым стенкам. Как и Митрофанов заботится о правильном питании котла антинакипином, что берегает не менее одного процента топлива и сохраняет в хорошем состоянии котел. За 7 месяцев сберег 178 тонн угля.

А между тем паровозные бригады продувают котлы редко, топку чистят, где и когда вздумается, допускают парение арматуры, без нужды открывают клапаны поддувала, отчего в толки в большом количестве проникает холодный воздух.



Воробьев Андрей Иванович - начальник Пермской железной дороги в 1942 – 1944 годы.



У железнодорожников в ходу поговорка «Если кочегар сэкономит лопату угля, диспетчер сэкономит целый тендер». А между тем паровозы подолгу простаивают на промежуточных станциях, у семафоров. Только из-за этого в ноябре 1941 года паровозное депо Пермь израсходовало лишних 212 тонн топлива.¹⁴²

1942 январь.

Бригада Пермских паровозников вела поезд к фронту. Неожиданно налетевшим фашистским стервятникам удалось поджечь платформу с боеприпасами. Кочегар комсомолец Маркевич Александр Ильич, рискуя жизнью, на ходу соскочил с паровоза, подбежал к горящей платформе и быстро ее отцепил.



**Маркевич
Александр Ильич -
кочегар паровоза
депо Пермь-2**

Из воспоминаний А.И.Маркевича в 1979 году:

Наша бригада была направлена в Тихвинское депо. Вела состав от Тихвина до станции Волхов. На этом участке было самолетами разбито уже несколько эшелонов. Не доезжая до станции Скит, на эшелон попала бомба во время бомбардировки, и угодила в середину состава, а там были боеприпасы. Стали рваться снаряды. Машинист бросил паровоз и убежал в лес, а я рассоединил вагоны и спас эшелон. В эшелоне было много офицеров и солдат. Офицеры составили акт и передали один машинисту, для передачи по приезду в Пермское депо, другой в Ленинградский военный округ. В Перми, в общежитии я стал рассказывать об этом случае, а машинист от всего отказался, сказал, что ничего этого не было. Ему было стыдно за свой побег.

В 1942 году я ушел в Красную Армию. Воевал под Нарвой. Остался жив. Работаю фотографом в Сиве Пермской области.¹⁴³

Сообщение.
15 февраля 1942
года
Некрасов Николай
Михайлович, рядовой
Красной Армии, погиб
под Смоленском.
Призван в Красную
Армию 15 февраля
1940 года с
должности кочегара
депо № 3
локомотивного депо
Чусовская.

Сообщение.
15 февраля 1942
года
Некрасов Николай
Михайлович, рядовой
Красной Армии, погиб
под Смоленском.
Призван в Красную
Армию 15 февраля
1940 года с
должности кочегара
депо № 3
локомотивного депо
Чусовская.

Сообщение.
22 февраля 1942 года
Иванов Аркадий
Павлович, 1906 года
рождения, сержант,
командир отделения
62-й стрелковой
бригады 1-й Армии,
погиб в бою.
Мобилизован на
фронт 31 октября
1941 года с должности
машиниста паровоза
депо Кунгур.



1942 февраля 5. Четверг.

В связи с увеличением погрузки угля и вывоза его при ограниченной пропускной способности участка Кизел – Чусовская, увеличить провозную способность за счет увеличения кратности тяги, для чего ввести в постоянное обращение поезда тройного веса, формируемых из четырехосного угольного подвижного состава, путем соединения трех кольцевых маршрутов. Формирование поездов установить на станциях Кизел, Половинка, Губаха, Баская в количестве не менее пяти поездов в сутки.



5 февраля 1942 года.
Югов Семен
Тимофеевич, рядовой
238-го стрелкового
полка, погиб в бою на
фронте, в возрасте 33
лет. Был мобилизован
на фронт в 1941 году.
Работал в Пермской
дистанции пути.



В феврале 1942 года
Красноборов Ефим
Иванович, 1909 года
рождения, сержант
Красной Армии,
пропал без вести на
фронте. Мобилизован
на фронт 17 июля
1941 года из
Кунгурского вагонного
участка.



8 февраля 1942 г.
Илюшенко Михаил
Миронович, 1911 года
рождения, пропал без
вести на фронте.
Мобилизован на фронт
13 сентября 1941 года с
должности осмотрщика
Пермского вагонного
участка.

Порядок обслуживания локомотивами тройных поездов устанавливается двоякий:

Путем постановки в голову поезда трех электровозов, соединенных между собой по системе многих единиц под управлением одной бригады – в этом случае управление поездом производится обычным порядком, как и при движении двойных и одинарных поездов.

Постановкой двух электровозов в голове поезда, соединенных по системе многих единиц под управлением одной бригады и 3-го электровоза в хвост поезда, который в этом случае сцепляется с поездом. Тормозная магистраль поезда соединяется с магистралью электровоза. Краны двойной тяги и комбинированный на электровозе



Война - 1942 год.

находятся в перекрытом положении. Управление поездом ведется с головных электровозов, 3-й производит подталкивание поезда, ориентируясь профилем, показаниями амперметра и манометра тормозной магистрали.

При следовании поездов по 2-й схеме 3-й электровоз, как правило, следует с поездом до станции Баская, где отцепляется и поезд тройного веса далее следует двумя электровозами до станции Калино.

Начальнику электродепо Калинину – все электровозы серии ВЛ-22 и серии СС оборудовать промежуточными клапанами прямодействующего тормоза в соответствии с утвержденной мною схемой.

Установить, как правило, безостановочный пропуск тройных поездов по Чусовскому обходу.

Установить порядок следования тройных поездов от станции Чусовская до станции Пермь-2 тройной тягой с постановкой трех паровозов серии «Э» в голову поезда от станции Калино, применяя подталкивание поезда обычным порядком.

Из приказа начальника дороги.¹⁴⁴

Сообщение.
8 февраля 1942 года
Шмаков Тимофей Васильевич, рядовой 59-го отдельного стрелкового батальона, пропал без вести на фронте, в возрасте 37 лет. Был мобилизован на фронт 1 октября 1941 года. Работал главным кондуктором Пермского резерва.

Сообщение.
25 февраля 1942 года
Вологдин Николай Николаевич, 1914 года рождения, рядовой 47-й стрелковой бригады 2-го стрелкового батальона, погиб в бою и похоронен в д. Изосимо-во Ленинградской обл. Мобилизован на фронт 22 октября 1941 года с должности слесаря паровозного депо Кунгур.

Сообщение.
28 февраля 1942 года
Малых Иван Федорович, 1907 года рождения, рядовой 581-го отдельного саперного батальона 291 стрелковой дивизии 23-й армии, погиб в бою, похоронен на станции Песочная Парголовского района Ленинградской области. Мобилизован на фронт 16 июля 1941 года с должности электро-сварщика паровозного депо Кунгур.

1942 февраля 19. Четверг.

У вагона поезда № 125 была обнаружена испорченная подрессорная балка. Чтобы сменить балку, надо было отцепить вагон и задержать на несколько часов поезд. Смена пункта осмотра вагонов станции Верещагино под руководством Завьялова решила произвести ремонт без отцепки от состава. Через 50 минут поезд был в полной готовности к отправке. В этот день смена выпустила из годового осмотра шесть вагонов. Слесаря Мокрушин, Масленников, Колпашиков показали образцы труда.¹⁴⁵



1942 февраля 23. Понедельник.

Михаил Андреевич Колпаков, машинист паровоза депо Пермь-2, машина его безупречно и безотказно работала в самые суровые морозы. В самые трудные дни, какие переживала дорога, при огромном наплыве поездов с эвакуированным оборудованием и населением, необходимости срочного продвижения воинских поездов локомотив № 20-513 под управлением Колпакова и его напарника Ивана Павловича Чернышова регулярно совершал рейсы. Межпоездного ремонта не было, порч локомотива не было, браков в пути не было, опозданий на перегонах не было, пережога топлива не допускают.¹⁴⁶

Воспоминание о войне.

16 февраля 1942 года делегация Молотовской области с эшелом подарков прибыла на Северо – Западный фронт. Вручила Красное знамя Молотовской области лучшей пехотной части под Старой Руссой.



20 февраля 1942 года Тиунов Степан Петрович, рядовой 249-го стрелкового полка, погиб в бою на фронте под Ленинградом, в возрасте 38 лет. До мобилизации на фронт работал главным кондуктором Верещагинского резерва.



27 февраля 1942 года Успенский Александр Сергеевич, рядовой Красной Армии, умер от ран полученных в бою в Ленинградской области в возрасте 25 лет. Мобилизован на фронт 22 октября 1941 года с должности пом.машиниста электровоза депо Чусовская.



17 марта 1942 года Максимовых Николай Ильич, машинист бронепоезда «Молотовский рабочий», погиб в бою. До мобилизации на бронепоезд, работал машинистом паровоза депо Пермь.

Прибыли в поезде из 36 вагонов плюс баня в трех вагонах. Привезли подарки - несколько вагонов пельменей, кондитерских изделий, сухарей. Много теплых вещей



Война - 1942 год.

– валенки, шарфы, носки, перчатки. До Старой Руссы ехали неделю. В пути обстреливались самолетами. Однажды ночью было нападение хулиганов с целью грабежа, пришлось применять оружие.

При встрече много было улыбок, вопросов. Утром отправились на передовую. Побывали в только что освобожденном селе. Увидели сожженное село. Старики из колодца поднимали трупы детей. Из огромной кучи соломы вылезло несколько оборванных ребятишек, которым чудом удалось уцелеть.

По возвращению домой рассказали людям, что видели.

От железнодорожников ездил на фронт Михаил Андреевич Колпаков, машинист паровоза депо Пермь-2.

Из статьи Балковой В.М. в газете. 147

1942 февраля 23. Понедельник.

В Пермское депо стали прибывать локомотивы с других дорог - прифронтовых и фронтовых, некоторые носили следы бомбежек.

- Это наше кровное дело, - заявила бригада. - Приведем в порядок паровозы, прибывшие с фронта, и сделаем это не в ущерб нашим. Нужды нет, что в бригаде осталось всего половина состава.

Сообщение.

8 марта 1942 года Пономарев Алексей Дмитриевич, 1921 года рождения, рядовой Красной Армии, стрелок 1245-го стрелкового полка 375 стрелковой дивизии, погиб в бою, похоронен в с Ванеево Ржевского района Калининской области. Призван в Красную Армию в ноябре 1940 года с должности осмотрщика-автоматчика Кунгурского вагонного участка.

Сообщение.

10 марта 1942 года Козлов Павел Яковлевич, 1920 года рождения, рядовой Красной Армии, стрелок 95-го стрелкового полка 262-й стрелковой дивизии, погиб в бою похоронен в деревне Крутики Ржевского района Калининской области. Мобилизован на фронт в декабре 1941 года с должности слесаря паровозного депо Кунгур.

Сообщение.

В марте 1942 года Новиков Николай Евтифеевич, 1914 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 30 сентября 1941 года с должности слесаря депо № 1 локомотивного депо Чусовская.

Бригада успевала в одну смену отремонтировать «свой» паровоз и немало сделать для эвакуированных. С ними было больше хлопот. В январе пришел трофейный финский локомотив. Арматурщики вначале стали в тупик. Все же слесарю Чудиновскому и арматурщику Сальникову удалось разгадать все секреты финского паровоза. Отремонтированный паровоз остался на нашей дороге. Бригада до сих пор получает премию за бесперебойную работу этой машины.

8 февраля, на воскресенье, мы отремонтировали два паровоза прибывшие с дороги имени Дзержинского. Пришлось провести периодический осмотр поршней и



золотников, полный ремонт арматуры. Больше всего в этот день досталось дышловику Шипигузову и поршневику Гуляеву.

52 локомотива, прибывшие с фронта и прифронтовых дорог, прошли у нас оздоровительный и межпоездной ремонт и отправлены снова на запад к годовщине Красной Армии.¹⁴⁸

1942 март-апрель.

Повышена зарплата для поездных бригад, а так же составителей поездов, сцепщиков и операторов механизированных горок.

Каждый машинист, сверх общей нормы, по продовольственной карточке, стал получать за время пребывания в пути хлеб, колбасу, сахар и табак. Станционные буфеты, магазины и столовые Тросторгпита обязаны пополнять этим пайком дорожные сундуки машинистов, их помощников и кочегаров.

Начальникам отделений движения, начальникам станций, некоторым категориям линейных работников зарплата повышена в 3 - 4 раза.¹⁴⁹



23 марта 1942 года Глухих Николай Григорьевич, рядовой 1317 стрелкового полка Красной Армии погиб в бою на фронте под Ленинградом в возрасте 30 лет. Мобилизован на фронт в 1941 году с должности осмотра-



21 марта 1942 года Каменских Павел Васильевич, рядовой 405-го стрелкового полка Красной Армии погиб в бою на фронте в возрасте 34 лет. Мобилизован на фронт 1 октября 1941 года с должности старшего ремонтного рабочего Пермской дистанции пути.



В марте 1942 года Токарев Александр Игнатьевич, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте, в возрасте 29 лет. Мобилизован на фронт 29 сентября 1941 года. Работал весовщиком станции Менделеево.



Война - 1942 год.

1942 марта 5. Четверг.

Накануне международного женского дня 8 марта объявлена благодарность:

Помощнику машиниста паровоза депо Усольская Огневой Клавдии Васильевне.

Машинисту паровоза депо Пермь Яковлевой Галине Евсеевне.

Токарю депо Кунгур Безматерных Анастасии Прохоровне.

Старшему стрелочнику станции Пермь-2 Лебедевой Марии Ивановне.

Помощнику машиниста паровоза депо Пермь-2 Пахновой Лукерье Осиповне.

Сцепщику станции Губаха Стариковой Анне Григорьевне.

Поездному вагонному мастеру Усольского вагонного участка Зуевой Анне Алексеевне.

Старшему кондуктору Кизеловского кондукторского резерва Рыловой Анфисе Алексеевне.

Плотнику Кунгурского вагонного участка Андреевой Анне Павловне.

Повару детских ясель станции Чусовская Сергеевой Манефе Павловне.

Слесарю электродепо Чусовская Пешкиной Анастасии Васильевне.

Работнице связи 5-й дистанции сигнализации и связи Журавлевой Вере Тихоновне.

Литейщику паровозного депо Кунгур Садаковой Людмиле Николаевне.

Из приказа начальника Пермской дороги.¹⁵⁰



1 апреля 1942 года Кошкин Михаил Яковлевич погиб в бою на фронте на Валдае Ленинградской области, в возрасте 36 лет. Призван в Красную армию 10 июня 1941 года. Работал податчиком топлива угольной подачи Пермского отделения паровозного хозяйства.

1942 марта 11. Среда.

На перегоне Пибаньшур – Челца старшим рабочим 2-го околотка Верещагинской дистанции пути Ситниковым Кузьмой Яковлевичем было замечено странное движение снега с левой стороны шедшего поезда № 128. Был подан сигнал остановки поезда. Сигнал заметил главный кондуктор Плотников и машинист Шардаков. Поезд был остановлен, не доезжая нескольких метров до Чепецкого моста.

Оказалось, у одной из платформ открылся борт, с платформы свалился металлический брус длиной около трех метров, который уперся в рессору соседнего вагона и попал между скатами следующего четырехосного вагона и, зацепившись за тормозную колодку, вместе с поездом двигался, взметая снег.

Из приказа начальника дороги.¹⁵¹

1942 марта 13. Пятница.

При проверке работы станции Бахаревка установлено, что на станции отсутствует политическая и агитационная работа, читки газет проводятся от случая к случаю, газеты доставляются нерегулярно. 11 марта не получено ни одной газеты за март.



Соревнование развернуто, но учета нет, 12 марта итоги соревнования за февраль не подведены.

Из письма горкома ВКП(б).¹⁵²

Сообщение.

В апреле 1942 года Захаров Григорий Федотович, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте в возрасте 31 года. Мобилизован на фронт 29 сентября 1941 года. Работал слесарем Пермского вагонного участка.

1942 марта 20. Пятница.

В рекордно короткий срок – за 24 часа – выпущен из подъемочного ремонта паровоз № 58-53. Дневное задание было выполнено на 324%. Особо отличилась экипажная бригада – Седельников, Пахомов, Возняк, дышловик Бусырев. С приходом А. В. Ситникова, бывшего руководителя комплексной бригады депо, в цехе подъёмки работа сразу улучшилась.

Из статьи в газете.¹⁵³

1942 марта 21. Суббота.

Наркомат путей сообщения отмечает, что Пермская железная дорога резко ухудшила работу. Кунгурское отделение службы движения принимает с дороги имени Кагановича не более 50% поездов задания. На железной дороге имени Кагановича скопилось до 4000 вагонов с грузами в адрес Пермской железной дороги. Забиты поездами станции Пермь-2, Чусовская, Верещагино, Балезино, Кунгур.

Из приказа начальника Пермской дороги.¹⁵⁴

1942 марта 22. Воскресенье.

Во 2-й декаде марта верещагинцы имели в течение восьми дней нулевой остаток вагонов в текущем ремонте, благодаря широкому внедрению ремонта вагонов без отцепки от поездов. Смены старших осмотровиков Широглазова, Завьялова, Гилева, Абрамовой проводят без отцепки смену колесных пар, фрикционных стаканов, рессор.

Смена старшего осмотровика вагонов Гилева в одно из мартовских дежурств сменили колесную пару без отцепки от вагона за 13 минут при норме 1 час 50 минут, а наддресорную балку за 45 минут вместо 11 часов. Хорошо работают в смене слесари Галкин, Луцкевич, Фадеев, осмотровик Абрамова, осмотровик-пролазчик Обухов.

Из сообщения газеты.¹⁵⁵



Шуман П.М., мастер автоматного цеха Пермского паровозного депо

1942 марта 22. Воскресенье.

Цветы на окнах у токарного станка. На стенах завешанных схемами автотормозов портреты: Ленина, Сталина, Кагановича, Ворошилова.



Петр Михайлович Шуман, высокий, в черной шапке, в засаленной рабочей тужурке, мастер автоматного цеха Пермского паровозного депо. Вот уже три года как ни с одним автотормозом прошедшим через его руки не случилось никакой беды. За это время в цехе переменялось до 100 человек. Приходит в основном молодежь. Программа обучения – 60 часов. Сейчас в цехе 11 рабочих и учеников.

*Из статьи А. Мойзес в газете.*¹⁵⁶



В апреле 1942 года Старикову Валентину Георгиевичу, капитан-лейтенанту Северного военно-морского флота, командиру подводной лодки присвоено звание Героя Советского Союза. До поступления в военно-морское училище работал кузнецом Пермского паровозо-ремонтного завода имени Шпагина.

Сообщение.

В апреле 1942 года Перетягин Герман Филиппович, 1923 года рождения, рядовой Красной Армии, пропал без вести в бою. Мобилизован на фронт 25 ноября 1941 года с должности техника техбюро паровозного депо Кунгур.

1942 апреля 8. Среда.

Когда стало ясно, что токари-бандажники Пермского паровозного депо не справляются с работой, возникла мысль дать им руководителем опытного токаря механического цеха Н. И. Макушина. С тех пор как Макушина назначили начальником цеха, задания по обточке бандажей для подъемочного ремонта паровозов выполняются полностью.

Свой токарный станок Макушин передал своей жене. Бывшая домохозяйка Т. Г. Макушина овладела двумя профессиями – строгальщика и токаря.

*Из сообщения газеты.*¹⁵⁷

1942 апреля 8.

Руководители некоторых депо неправильно считают лунинцами всех паровозников, которые своими силами ремонтируют локомотив. Тут надо учесть еще объем ремонта, длительность простоя паровоза в промывке. Основной принцип лунинца – так ухаживать за машиной, чтобы обеспечить отличное состояние деталей, предупредить их преждевременный износ.

В Верещагинском депо к паровозу машиниста Гальямова комплексникам при промывке нечего и притрагиваться. Все здесь хорошо пригнано, вычищено, смазано. Локомотив машинистов Кунгурского депо Перетягина

и Казимирюка прошел от промывки до промывки 6000 километров. Когда его поставили на ремонтную канаву, все детали оказались в таком состоянии, точно он не сделал ни одного километра пробега.

На канаву встал паровоз машиниста Неустроева. 32 пункта записал в книгу ремонта машинист. Заместитель начальника

Кунгурского депо Гачегов проверил и был вынужден добавить еще 22 пункта. Трое



суток стоял паровоз на ремонтной канаве. Промывочный ремонт – экзамен для паровозных бригад.

Из передовой газеты. ¹⁵⁸

Воспоминание о войне Некрасовой Ульяны Алексеевны, путеобходчика станции Чайковская:

Ну, как не страшно было путевым обходчиком. Тогда вообще все было страшно. Я однажды шла и нашла 100 рублей, лежит на земле. А поднять побоялась. А вдруг...

Были там воры. Они на поездах ездили, эта шайка. А жили они у нас на станции. Но нас они не трогали. Один раз только путевую обходчицу водили. Они с поезда как к нашей станции подъезжать вещи из вагона выкидали и думали, что на станции



3 апреля 1942 года Пономарев Федор Кириллович, рядовой Красной Армии погиб в бою на фронте под Великим Новгородом, в возрасте 38 лет. Мобилизован на фронт в 1942 году с должности слесаря Пермского вагонного участка.



В апреле 1942 года Палкин Михаил Терентьевич, 1902 года рождения, умер от ран полученных на фронте в бою. Мобилизован на фронт с должности стрелочника станции Нытва.



В апреле 1942 года Ахунов Ханафи, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте, в возрасте 32 лет. Был мобилизован на фронт 11 января 1942 года, работал осмотрщиком вагонов Пермского вагонного участка.

сойдут на перегон пойдут и вещи возьмут. А поезд на станции не остановился, и они проехали в Шабуничи. А из деревень ходит народ на станцию, и вещи подняли. Не в мою смену было это. Путевая обходчица пошла на перегон. Они ее догнали и повели туда. Дескать: «Вот пойдем, след смеряем. Если вещи нам отдашь, платьев хороших дадим, денег дадим». Нож вытащили, наган. Привели ее, но казенные валенки большие были, не совпал след. Отпустили ее. Только она месяца два болела, трясло ее до беспамятства. Но они ее не убили. ¹⁵⁹



1942 апреля 26. Воскресенье.

Председатель Дорпрофсожа Трушков:

Мы собрались, чтобы говорить, как подготовились к посевной, что имеется, чего не хватает и что нужно исправить в ближайшие три дня.

Начальник паровозного депо Кунгур:

Выделяется земельный участок в 20 га, МТС дает трактор, имеем плуг и бороны. Из семян – 2 тонны картошки и должны получить еще 4 тонны. Других семян нет. В качестве рабочей силы привлечем вторых членов семей и выделим из депо человек 20.



7 мая 1942 год Мокрушин Григорий Петрович, рядовой стрелкового полка, погиб в бою под Ленинградом в возрасте 34 лет. Мобилизован на фронт 30 сентября 1941 года с должности рабочего стройгруппы станции Верещагино Пермского отделения паровозного хозяйства.

Юшков, зав. подсобным хозяйством Кунгурской дистанции пути:

Наш план 17 га яровых, 3 га овощей и 10 га картофеля. Земли получили 20 га, а просили 30. Надеемся освоить 30 га за счет полосы отчуждения. Для посева имеем 10 центнеров овса и 2 центнера ячменя, семена овощей. Трактор и плуг получили от МТС. Капусту будем сажать у реки Бабки на станции Кукуштан в запретной зоне.

Кошурников, председатель райпрофсожа Кунгур:

- Охватим 3173 члена союза. Посевным материалом в основном обеспечены. Только семьи эвакуированных и красноармейки говорят, что отпущенный им картофель они уже съели. Нужно до 100 тонн картофеля. Обработка будет в основном ручная. У многих здесь были обрезаны приусадебные участки, и частично отрезанная земля осталась неиспользованной. Спрашивают, нельзя ли землю вернуть.

Начальник Пермского вагонного участка:

Землей обеспечены в Юговском сельсовете. Участок длиной почти четыре километра, весь порос кустарником и мелкой порослью, есть пни, требуется корчевка. Обещали помочь трактором. Картофеля на семена не имеем. Наш представитель был в 15 колхозах, но семян не достал. Верещагинский райком

партии запрещает в районе производить заготовку, так как колхозы еще не выполнили госпоставок.

Медников от Трансторгпита:

Отпускается только 200 тонн картофеля. Весь продовольственный фонд картофеля, в том числе и фонд снегоборьбы, включен в семенной фонд. Нужно будет оказать некоторую помощь по индивидуальному огородничеству эвакуированным и многосемейным.¹⁶⁰



1942 мая 9. Суббота.

Об упорядочении перевозок военнослужащих в пассажирских поездах.

В пассажирских поездах местного сообщения выделить для перевозки одиночно следующих военнослужащих и воинских команд 1-й, 2-й, 3-й вагоны, в плацкартных и мягких вагонах 50% от наличия мест. Вагон № 3 отвести для отпусков, выписанных из госпиталей.

Команды от 200 до 500 человек отправляются воинскими поездами в крытых вагонах, команды более 500 человек в одном направлении – воинскими эшелонами.

Не допускать образования остатков на вокзалах, не отправленных военнослужащих. Для чего оборудовать по воинскому крытые вагоны на станции Пермь-2, Кунгур, Чусовская, Кизел и отправлять их путем прицепки к воинским оперативным, санитарным поездам с разрешения начальника передвижения войск.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. 161

Сообщение.

В мае 1942 года Полежаев Иван Данилович, 1903 года рождения, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 10 марта 1942 года с должности весовщика станции Кунгур.

1942 мая 9. Суббота.

Хулиганство дошло до крайних пределов: неизвестными хулиганами изрезан первомайский лозунг с изречением товарища Сталина, выбиты стекла в кабинете директора и некоторых классах, нанесены ушибы преподавателям Балуевой и Гончаровой, во время следования с занятий домой, палкой, брошенной в форточку нанесен ушиб в голову ученице Решетниковой.

Из приказа по школе № 14 станции Верещагино. 162

1942 мая 10. Воскресенье.

*Галине Евсеевне Яковлевой,
машинисту-лунинцу паровозного депо Пермь-2*

Мы узнали о Вашей замечательной работе, Галина Евсеевна, восхищаемся Вами и вашими товарищами, по-стахановски помогающими нам громить фашистских захватчиков.

Экипаж нашего танка решил вызвать Вас, Галина Евсеевна и всю бригаду вашего локомотива на соревнование. Будем воевать и трудиться по-гвардейски. Вы – в тылу, а мы – на фронте будем ковать победу.

*По поручению экипажа А. Миронов, Д. Маркин, К. Токарев,
А. Королев, А. Лепешкин.*



Яковлева Г. Е.



Танковому экипажу
младшего лейтенанта Миронова.

В ответ на письмо вашего экипажа моя бригада объявляет себя воинским подразделением. Будем считать каждое задание боевым приказом. Будем работать, не щадя сил.

Галина Яковлева, машинист паровозного депо Пермь-2.¹⁶³



18 мая 1942 года Изгагин Виктор Георгиевич, сержант Красной Армии, погиб в бою. Призван в Красную Армию 21 февраля 1940 года с должности слесаря локомотивного депо Чусовская.



7 мая 1942 года Калашников Сергей Александрович, рядовой Красной Армии, умер от ран, полученных на фронте, в возрасте 21 лет. Мобилизован на фронт 9 апреля 1941 года с должности старшего ремонтного рабочего 3-го око-лотка Кун-гурской дистанции пути.



В мае 1942 года Конев Степан Кириллович, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте, в возрасте 36 лет. Мобилизован в Красную Армию в 1941 году. Работал сцепщиком на станции Пермь-1.

1942 мая 18. Понедельник.

Установить, начиная с 15 мая 1942 года продажу рабочим и служащим важнейших железнодорожных станций и узлов – Кунгур, Верещагино, Балезино:

Хлеб рабочим в день – 800 грамм,

Хлеб служащим в день – 500 гр.,

Мясо и рыба на месяц – 1800 гр..

Сахар и кондитерские изделия на месяц – 400 грамм,

Жиры – 400 грамм на месяц,

Крупа и макаронны – 1200 грамм на месяц,



Хозяйственное мыло – 400 грамм на месяц,

Спички – 3 коробки на месяц.

Остальным рабочим и служащим, работающим на станциях, до 3-го класса включительно, за исключением железнодорожников, проживающих в городах, где введены продовольственные карточки:

Хлеб рабочим в день – 800 гр.



В мае 1942 года Попов Григорий Антипович, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте, в возрасте 32 лет. Мобилизован на фронт 22 февраля 1942 года. Работал мастером по пневматике восстановительного поезда станции Верещагино.



В мае 1942 года. Гущин Семен Денисович, красноармеец пропал без вести на фронте, в возрасте 32 лет. Призван на фронт 29 сентября 1941 года. Работал слесарем Пермского вагонного участка.



В июне 1942 года Морев Петр Данилович, рядовой Красной Армии, погиб в бою. Мобилизован в Красную Армию 30 сентября 1941 года с должности рабочего стройгруппы станции Верещагино отделения паровозного хозяйства.

Хлеб служащим в день – 500 гр.

Мясо и рыба на месяц – 1200 гр..

Сахар и кондитерские изделия на месяц – 300 грамм,

Жиры на месяц– 300 грамм,

Крупа и макароны на месяц– 800 грамм.

Хозяйственное мыло на месяц–400 грамм.

Спички – 3 коробки на месяц.

Рабочим и служащим, работающим на станциях ниже 3-го класса, разъездах и перегонах:



Война - 1942 год.

Хлеб рабочим в день – 700 грамм.

Хлеб служащим в день – 500 грамм.

Сахар и кондитерские изделия на месяц – 300 грамм.

Хозяйственное мыло на месяц – 400 грамм.

Спички – 3 коробки на месяц.

Иждивенцам – членов семей железнодорожников:

Хлеб в день – 300 грамм.

Сахар и кондитерские изделия на месяц – 200 гр..

Жиры на месяц – 200 грамм.

Крупа и макароны – 600 грамм на месяц.

Обеспечить организацию при месткомах и завкомах комиссий по рабочему снабжению, а также лавочных и столовых комиссий из профсоюзного актива при магазинах и столовых трестов «Трансторгпит».

Из приказа Наркома путей сообщения. 164



В июне 1942 года Пирожков Фокей Семенович, рядовой 360-го стрелкового полка, пропал без вести на фронте. в возрасте 42 лет. Мобилизован на фронт в 1942 году. Работал слесарем Пермского вагонного участка.



В июне 1942 года Медведев Степан Васильевич, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте в возрасте 36 лет. Мобилизован на фронт в 1942 году. Работал кондуктором Верещагинского кондукторского резерва.



В июне 1942 года Гилев Георгий Михайлович, рядовой Красной Армии, пропал без вести на Ленинградском фронте, в возрасте 31 год. До призыва в Красную Армию работал машинистом крана Пермского восстановительного поезда.



1942 мая 19 - 20.

На станции Левшино была подана цистерна из-под спирта для промывки. Смена рабочих во главе с бригадиром Волеговым и слесарями Сесюниным, Щербаковым, Шкировым слили из цистерны остаток спирта и разделили его между собой, в дележе приняли участие сменяющая смена слесарей: Трутневых и Хрулев.

После дежурства была организована коллективная пьянка в квартире Сесюнина и 20 мая в квартире Трутнева. В результате пьянки получили отравление до 20 человек, из них 11 человек умерли.

Политотдел установил, что хищения продуктов, как-то спирта, масла, керосина, бензина работниками промывочного пункта вошли в систему. За подобные факты были наказания расхитителей.

Из постановления политотдела Пермского отделения дороги 165



В июне 1942 года Софьин Даниил Филиппович, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 22 февраля 1942 года. Работал печником Пермской дистанции пути.



В июле 1942 года Южаков Павел Евстигнеевич, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте, в возрасте 24 лет. До мобилизации на фронт работал рабочим Сылвенской дистанции пути, стрелочником станции Комарихинская.



В июле 1942 года Теплоухов Дмитрий Петрович, рядовой 109-го стрелкового полка, пропал без вести на фронте, в возрасте 38 лет. Мобилизован на фронт 3 сентября 1941 года. Работал податчиком склада топлива Чайковская Пермского отделения паровозного хозяйства.

Воспоминание о войне Прасковьи Васильевны Мальцевой:

С началом войны я ездила кондуктором в Кунгуре. Дети небольшие были до 9 лет. С мужем мы расстались перед войной. Дети с матерью моей дома были.



Я, бывало, наркомовский паек получу перед поездкой, а детям накажу караульте меня. Они приберут к железнодорожной линии. Я им на ходу наркомовский паек выброшу, так они друг дружку пересекают, бегут подобрать, что мать бросила им. А я доеду до места, бульон в столовой все равно был. А попадетсЯ воинский эшелон, санитарный поезд, - начальник поезда всегда кормил нас. Кашу с салом давали.¹⁶⁶

1942 май.

ГКО принял решение прекратить призыв железнодорожников в Красную Армию и вернуть из нее на транспорт наиболее квалифицированных специалистов.¹⁶⁷

1942 май.

Введен новый график движения поездов с учетом опыта работы в условиях войны.¹⁶⁸



В июле 1942 года Махнев Федор Иванович, 1922 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 29 сентября 1941 года с должности слесаря депо № 1 локомотивного депо Чусовская.



В июле 1942 года Корелин Ермил Антонович, 1902 года рождения, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 22 февраля 1942 года с должности счетовода Пермской дистанции пути.



В июле 1942 года Тудвасев Григорий Филиппович, рядовой Красной армии, пропал без вести на фронте, в возрасте 28 лет. Мобилизован на фронт 21 февраля 1942 года. Работал приемщиком Пермского вагонного участка.

1942 июня 2. Вторник

Окончены работы по строительству 2-го пути перегона Балезино – Диньшур, Чайковская – Сюзьва.¹⁶⁹



1942 июня 4. Четверг.

Большое количество рабочих и командного состава не включились в соревнование, не имеют договоров и обязательств. Неблагополучно в Пермской дистанции пути (начальник Дунаковский), в депо Верещагино (начальник Москвин), паровозное отделение (начальник Павлов), станция Менделеево (начальник Байдин). А начальник станции Менделеево Байдин заявил, что этой болтовней некогда заниматься, это дело профсоюзной организации.

На станции Менделеево до сих пор индивидуальных договоров не заключено. В Пермской дистанции пути из 151 путеобходчиков соревнуются – 50, из 38 бригадиров пути – 2. По Верещагинскому депо из 114 машинистов договора заключили 34, из 129 помощников машинистов – 37.

В депо Верещагино в ряде договоров были включены обязательства: на 150 % содержать чистоту, на 125% быть вежливым. Машинист Митрофанов взял обязательство экономии угля на 10%, а он уже сейчас экономит на 27%. Котельный цех в мае выполнил программу на 170%, а взял обязательство – 110%. Слесарь Чудиновских выполняет программу на 295%, а обязательство взял на 170%.

Из постановления политотдела отделения дороги. 170

Сообщение.
В июле 1942 года Новиков Алексей Афанасьевич, 1915 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 30 июля 1941 года с должности кочегара депо №3 локомотивного депо Чусовская.

Сообщение.
В июле 1942 года Пермяков Александр Михайлович. пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 18 марта 1942 года с должности кочегара паровоза локомотивного депо Чусовская.

Сообщение.
В июле 1942 года Малков Семен Петрович, 1909 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 31 декабря 1941 года с должности угле-податчика локомотивного депо Чусовская.

1942 июня 18. Четверг.

За обнаружение неправильного положения стрелки № 1 на станции Азиатская и предотвращения приема поезда на занятый путь главному кондуктору Чусовского резерва Дуркину объявлена благодарность.

Из приказа начальника Чусовского отделения движения. 171

1942 июня 19. Пятница.

Путейцы Верещагинской дистанции пути своими силами заготовили для ремонта пути 5450 штук шпал и продолжают заготовку.

Инициаторами этого стали путевые обходчики 3-го околотка Ложкин, 4-го Волков, 5-го Жигалов изготовили по 15 – 20 шпал. Переездные сторожа 7-го околотка Ермаков и Соловьев – 70 шпал, путеобходчик 2-го околотка Филиппов заменил 15 шпал,



Война - 1942 год.

Королева – 10 шпал и произвела затеску заусенцев на протяжении 1200 метров пути. Бригадир пути 5-го и 6-го околотка Жигалов заготовил 134 шпалы, Сабуров – 80, Нохрин, Михалев и Токарев – 255 штук и один комплект переводных брусьев.

Эту инициативу поддержали пенсионеры, бывший путевой рабочий Леонтьев заготовил 196 шпал, бывший ремонтный рабочий 6-го околотка Токарев – 227 шпал и Чикалов – 304 шпалы.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ¹⁷²

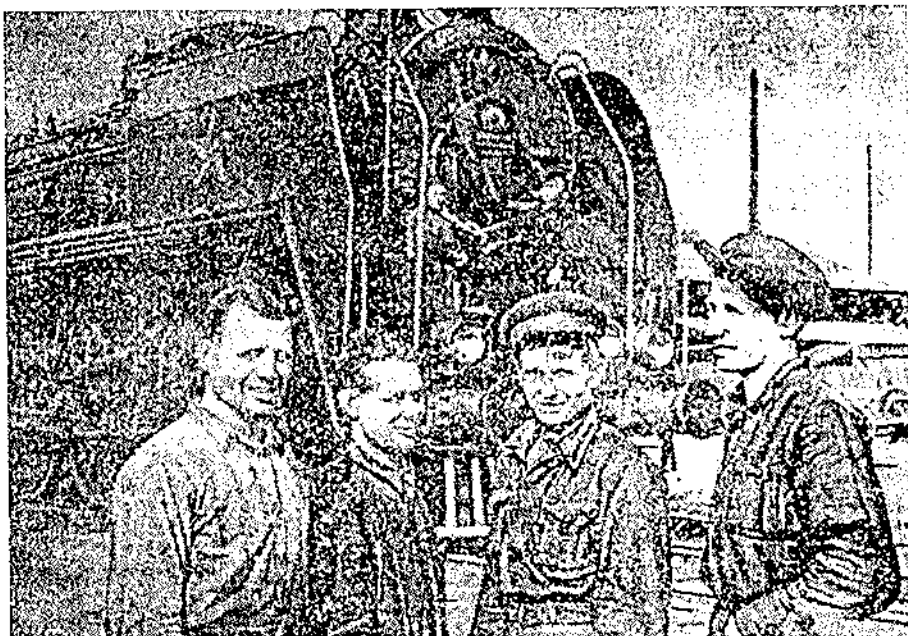
1942 июня 20. Суббота.

Паровозный парк дороги находится в неудовлетворительном состоянии. Ухудшилось состояние паровозных котлов, особенно в Верещагино и Кунгуре. Процент больших паровозов завышен и составляет 16,5%. До сих пор не изжит заход паровозов на межпоездной ремонт. Только по одному депо Верещагино за первую декаду июня 15 паровозов ФД заходили на межпоездной ремонт, в депо Кунгур - 8.

Из приказа начальника дороги. ¹⁷³

1942 июня 28. Воскресенье.

Самый молодой машинист паровозного депо Верещагино Николай Каменских (паровоз 20-2786) и его напарник Александр Тиунов.



Паровоз № 2786 машинист А. С. Тиунов, помощник машиниста А. Н. Пьянков, помощник машиниста А. С. Румянцев, машинист Н. М. Каменских



Их локомотив можно узнать издали, настолько он отличается чистотой и культурным видом. В будку машиниста влезайте смело, руки о поручни не запачкаете, как это бывает на многих наших паровозах. Здесь, как в хорошем машинном отделении, вся арматура отхромирована, начищена до блеска. Помощник машиниста Александр Румянцев и кочегар Тоня Голдобина трудолюбивые исполнительные подчиненные.

Паровоз почти всегда ходит без набора топлива и воды на промежуточных станциях. Оборачивается строго по графику.

Диспетчеры прибегают к помощи Каменских, зная, что не подведет. Машинист Завьялов 20 июня взял поезд № 685 из Перми, но в Курье отказался следовать дальше – тяжелый состав. Каменских взял тяжеловес, плавно выдерживая поперегонную скорость, он провел поезд до станции Верещагино.

Применяя комбинированное отолнение, Каменских сэкономил в апреле 37 тонн топлива, в мае – 34 тонны. Они выполняют большинство пунктов промывочного ремонта.

Большой и заработок. В мае Каменских заработал 4000 рублей и получил в размере месячного оклада премию от начальника дороги.

Из статьи старшего инженера службы Я. Домнича в газете.¹⁷⁴

Сообщение.

В июле 1942 года. Могильников Николай Григорьевич, 1904 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 24 февраля 1942 года с должности слесаря депо № 1 локомотивного депо Чусовская.

Сообщение.

13 июля 1942 года Подчасов Борис Яковлевич, 1922 года рождения, рядовой Красной Армии, умер от ран полученных в бою, похоронен в г. Торопец Калининской области. Мобилизован на фронт 29 сентября 1941 с должности техника техбюро.

Сообщение.

5 августа 1942 года Шумилов Василий Егорович, 1908 года рождения, погиб под Ржевом Калининской области. Мобилизован на фронт 3 марта 1942 года с должности кузнеца депо № 3 локомотивного депо Чусовская.

1942 июля 4. Суббота.

Нарком путей сообщения Хрулев обязал Пермскую железную дорогу и строительство № 31 в 1942 году выполнить:

К 1 декабря построить 2-й путь и открыть сквозное двухпутное движение от станции Пролетарская до станции Яр.

К 1 ноября на Чусовском направлении построить и открыть двухпутное движение от Мотовилихи до Адищево с устройством новой станции Балмошная.

К 1 декабря построить новую сортировочную станцию в пределах разъезда Пролетарский в объеме работ 1-й очереди.

Из приказа начальника железной дороги.¹⁷⁵



1942 августа 1. Суббота.

Для улучшения работы станций и отделений по обслуживанию движения поездов и обеспечения постоянного состава организовать единые смены работников служб движения, паровозной, вагонной, пассажирской, сигнализации и связи, обслуживающих круглосуточно движение поездов. Перевести этих работников на трехсменный график дежурств, после каждых 12 часов работы предоставлять 24 часовой отдых.

Необходимо создание работоспособного коллектива каждой смены с таким расчетом, чтобы внутри ее имелась возможность замены одних работников другими, как в порядке повышения квалификации, так и совмещения профессий на случай командировок, болезни и отсутствия по другим причинам.

Утвержденный персональный состав смены должен быть закреплен, и не допускать передвижение их в другие смены без оформления этого в приказах.

Из приказа Наркомата путей сообщения. 176



25 июля 1942 года
Трегубов Алексей
Иванович, рядовой 1317
стрелкового полка, погиб в
бою на фронте под
Ленинградом, в возрасте
35 лет. Мобилизован в
Красную Армию 21
февраля 1942 года с
должности весовщика
станции Мотовилиха.



14 августа 1942 года
Рудаков Ефим Павлович,
рядовой 631-го
стрелкового полка, погиб
в бою на фронте под
Воронежем, в возрасте 36
лет. Мобилизован на
фронт 29 сентября 1941
года. Работал слесарем
Пермского вагонного
участка.



23 августа 1942 года
Брагин Яков Иванович,
рядовой Красной
Армии погиб в бою
под Ленинградом, в
возрасте 29 лет.
Мобилизован на фронт
в 1942 году. Работал
осмотрщиком
Пермского вагонного
участка.

1942 августа 8. Суббота.

В 5-20 старший кассир станции Чусовская Богатов Иван Дмитриевич, идя на работу, обнаружил на 3-м километре перегона Чусовская – Антабары лопнувший



рельс с дефектом, явно угрожающим безопасности движения поездов. Богатов, оставаясь у лопнувшего рельса, через проходящего Южакова, уведомил дежурного по станции Чусовская чтобы предупредил поезд из Антабары. Поезду было выдано предупреждение и посажен проводник.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. 177

1942 августа 10. Понедельник.

За предотвращение аварии поезда № 1016 старшему кондуктору Берзину К.И. и стрелочнику станции Селянка Схрябину П.А. объявлена благодарность.¹⁷⁸

Сообщение.
8 августа 1942 года
Дудин Борис
Николаевич, 1912 года
рождения, рядовой 2-
го отдельного противо-
танкового батальона,
погиб в бою на фронте.
Мобилизован на фронт
25 апреля 1942 с
должности десятника
Кунгурского отделения
службы движения.

Сообщение.
15 августа 1942 года
Утробин Николай
Григорьевич, 1909 года
рождения, рядовой
Красной Армии,
пропал без вести на
фронте. Мобилизован
на фронт 29 сентября
1941 года с должности
токаря паровозного
депо Кунгур.

Сообщение.
25 августа 1942 года
Тиунов Павел Титович,
техник-интендант
Красной Армии, погиб в
бою на фронте под
Воронежем, в возрасте 26
лет. Мобилизован на
фронт 14 февраля 1941
года в составе бронепоезда. Работал
машинистом паровоза
депо Верещагино.

1942 августа 12. Среда.

Начальник паровозного депо Пермь Мосяков выдачу дополнительных пайков поездным бригадам на каждые сутки нахождения бригады в пути поручил своему заместителю Бажину, сам не контролировал правильность выдачи пайков. Бажин допускал выдачу пайков работникам совершенно не относящимся к поездной работе, как-то слесарям, нарядчикам бригад, кладовщикам. Было разбазарено хлеба 2811 кг, колбасы 702 кг, сахару 140 кг, табаку 140 кг. Бажин решением Военного трибунала от 5 августа 1942 года приговорен к трем годам лишения свободы.

Из приказа начальника железной дороги. 179

1942 августа 15. Суббота.

Создан Кунгурский вагонный участок.

Ликвидированный Усольский вагонный участок путем передачи в состав Кизеловского вагонного участка.¹⁸⁰

1942 августа 20. Четверг.

Установить следующий порядок распределения рабочего дня для начальника дороги и его заместителей:



Война - 1942 год.

Прием докладов о работе с 11 до 12 часов.

Прием начальников служб и отделов с 12 до 13 часов.

Прием клиентуры с 13 до 14 часов.

Прием по личным вопросам с 14 до 15 часов.

Прием начальников служб и отделов с 15 до 18 часов.

Прием начальников служб и отделов с 21 до 22-30 часов.

Вечерний доклад о работе с 22-30 до 23-00 часов.

Из приказа начальника железной дороги. 181

1942 августа 20. Четверг.

Ночной проверкой работ путеобходчиков, переездных и мостовых сторожей выявлено:

На Пермской дистанции пути путевые обходчики Шавшукова и Пигалева обнаружены спящими у костра, переездные сторожа Радостева и Тиханович спали на посту.

Чусовская дистанция пути – путеобходчик Хомякова спала в будке, путеобходчик Бирюкова спала в бане, путеобходчик Дьяков спал в кювете, путеобходчик Ярыгина и Утробина спали на границе обхода.

Кизеловская дистанция пути – путеобходчик Ярославцев отсутствовал, мостовой сторож Ладынина была в казарме, путеобходчик Королев – в будке, путеобходчик Старцев и Груздева спали на границе обхода.

Хорошо и зорко охраняли в Пермской дистанции на 4-м околотке Вехрестюк, на 5-м – Владыкина, на 6-м – Зырянова, мостовой мастер Морозов.

Из приказа начальника железной дороги. 182

Сообщение.

29 августа 1942 года Шишкин Петр Дмитриевич, 1921 года рождения, погиб на фронте в бою, похоронен в деревне Паршино Зуб-цовского района Калининской обл. Призван в Красную Армию. 1 ноября 1940 года с должности ученика токаря паровозного депо Кунгур.

Сообщение.

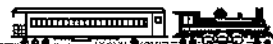
31 августа 1942 года Пепеляев Сергей Фотеевич, рядовой 924-го стрелкового полка, умер от ран полученных на фронте, в возрасте 30 лет, Мобилизован на фронт в 1941 году. Работал главным бухгалтером Пермской дистанции пути.

Сообщение.

В сентябре 1942 года Филимонов Федор Иванович, 1907 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 4 марта 1942 года с должности электросварщика депо № 3 локомотивное депо Чусовская.

1942 августа 26. Среда.

Личной проверкой установлено, что по депо Кунгур оздоровление паровозного парка проходит неудовлетворительно. Из 24 эвакуированных паровозов оздоровлено



только 8. Технологический процесс подъемного ремонта отсутствует. Слабо внедряются в дело лунинские методы работы, приобретающие особо важное значение в условиях военного времени. Совершенно отсутствует лунинское движение среди слесарей комплексных бригад, токарей, кузнецов. Котлы, прошедшие оздоровительный ремонт обнаружены загрязненными. Имеются случаи течи связей, анкерных болтов и труб. За июнь – июль сменено 115 труб, 44 связи.

Использование паровозных бригад безобразное. В июле машинист Иванов Н.П. выработал 546 часов, а машинист Кузьминых – 219. В августе за полмесяца Кучумов В.М. выработал 266 часов, а Блинов – 70, Фролов – 91, Трясцин – 83. Тоже с кочегарами.

Допущена явная обезличка в спаренной езде. В июле машинисты Волков, Ларионов, Лыхин, Кремер, Конончук и кочегары Останин, Семенов, Шишкин работали на четырех и пяти паровозах. В июле на паровозе Пиликина было сменено пять помощников машиниста и два кочегара.

Снимается с работы заместитель начальника депо Шерстнев, заместитель начальника депо Васильев передан следственным органам. Заместителем начальника депо назначен Москвин. Должность второго заместителя ликвидирована.

Из приказа начальника железной дороги. 183



В августе 1942 года Волегов Федор Григорьевич, стрелок, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт в 1941 году с должности осмотрщика-автоматчика Пермского вагонного участка.



В августе 1942 года Старков Федор Леонтьевич, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 21 февраля 1942 года. Работал осмотрщиком вагонов Пермского вагонного участка.



17 сентября 1942 года Рудаков Герман Николаевич, рядовой Красной Армии, умер от ран полученных на фронте в Калининской области в возрасте 26 лет. Мобилизован на фронт 3 марта 1942 года с должности слесаря локомотивного депо Чусовская.



Война - 1942 год.

1942 августа 29. Суббота.

Несмотря на неоднократные требования об укомплектовании школьных отрядов и сохранения их полностью до конца сельхозработ, количество учащихся в отрядах сокращается. Каждая бригада должна состоять из 10 человек.

Запрещается уход из колхоза, как учащихся, так и учителей без уважительной причины и справки от председателя колхоза. О всяких изменениях в бригаде, перемещении из колхоза в колхоз ставить в известность меня, директора школы, и заведующего бюро учета и распределения рабочей силы.

Из приказа по школе № 14 станции Верещагино.¹⁸⁴



1 сентября 1942 года
Антонов Николай
Максимович, старший
сержант 1317-го
стрелкового полка, погиб в
бою в возрасте 33 лет, был
мобилизован на фронт 21
февраля 1942 года,
работал осмотровиком
вагонов Пермского
вагонного участка.



21 сентября 1942 года
Лушников Николай
Иванович, рядовой
924-го стрелкового
полка, в возрасте 28
лет умер от ран,
полученных в бою на
фронте. Работал
стрелочником станции
Сылва.



25 сентября 1942 года
Хорошев Иван
Антонович, рядовой
Красной Армии,
пропал без вести на
фронте, в возрасте 40
лет. Был мобилизован
на фронт 21 февраля
1942 года. Работал
весовщиком станции
Григорьевская.

1942 сентября 19. Суббота.

В 18-30 по прибытию поезда № 80 на станцию Шиши, вследствие порчи левого инжектора на паровозе Су, машинистом депо Усольская Семерюковым был потушен паровоз и затребован резерв.

Помощник участкового ревизора по паровозному хозяйству Зайцев Н.Н., придя на паровоз, выяснил причину порчи инжектора, устранил ее и отменил требование вспомогательного паровоза. Поезд был доставлен на станцию Кизел.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.¹⁸⁵



1942 сентября 21. Понедельник.

Начальникам районных контор Трансторгпит за счет общих фондов и за счет лесозаготовок создать к 1 ноября неснижаемый запас товаров и продуктов для снабжения рабочих и колхозников, привлекаемых на снегоборьбу. Снабжают их продовольствием и горячим питанием.

Там, где нет столовых, питание выдается сухим пайком, по нормам для работающих на станциях 3-го класса:

хлеба – 800 грамм в день,
 мяса, рыбы – 40 грамм в день,
 сахара – 10 грамм в день,
 жиры – 10 грамм в день,
 крупы, макароны – 25 грамм в день,
 спички – 3 коробка в месяц.

Кроме того, на одного 500 грамм картофеля и 200 грамм овощей в день.

Из приказа начальника дороги. 186



В сентябре 1942 года Ткаченко Николай Алексеевич, 1896 года рождения, про-пал без вести на фронте. Мобилизован на фронт в 1942 г. со станции Пермь-2.



22 сентября 1942 года Волегов Михаил Миронович, рядовой Красной Армии, погиб в бою на фронте под Воронежем в возрасте 40 лет. Был мобилизован на фронт в январе 1942 года с должности осматрщика вагонов станции Оверята Пермского вагонного участка.



31 октября 1942 года Онянов Павел Николаевич, 1912 года рождения, погиб на фронте. Мобилизован на фронт 22 декабря 1941 года с должности путеобходчика Пермской дистанции пути.

1942 сентября 30. Среда.

На станции Калино был принят военно-санитарный поезд с ранеными красноармейцами на закрытый для движения 1-й путь, на котором производились работы



Война - 1942 год.

по сплошной смене шпал. Крушение предотвращено машинистом Чусовского паровозного депо Черкасиным, остановившим поезд в нескольких метрах от места производства работ. Начальник станции и дежурный по станции случай этот скрыли. Дежурный по станции Панфилов отдан под суд.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ¹⁸⁷

1942 октября 1. Четверг.

Введена продажа по ордерам обуви, готового платья, хлопчатобумажных, шерстяных и шелковых тканей через закрытую торговую сеть Трансторгпит.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ¹⁸⁸

Сообщение.

14 сентября 1942 года Червяков Геннадий Иванович, младший политрук Красной Армии, погиб в бою под Сталинградом. До мобилизации на фронт работал в Управлении Пермской железной дороги.

Сообщение.

30 октября 1942 года Зубарев Иван Яковлевич, рядовой Красной Армии, пгиб в бою на фронте. Призван в Красную Армию 5 октября 1940 с должности токаря вагонного участка Кунгур.

Сообщение.

В ноябре 1942 года Кузнецов Михаил Георгиевич, 1901 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 17 марта 1942 года с должности кузнеца депо № 3 локомотивного депо Чусовская.

1942 октября 7. Среда.

Бригадир электросварочного цеха депо Верещагино Петров Даниил Степанович зготовил пресс для опрессовки элементов пароперегревателя, усовершенствовал ванну для наплавки подшипников в воде, сделал подъемник для подъёмки тяжелых деталей.

Подогрев паровозных бандажей перед наплавкой местного проката долгое время производился пламенем керосино-кислородного резака, Петров по принципу большой воздушно-керосиновой горелки сконструировал новую горелку меньшего размера и более удобную в обращении.

Когда начал ощущаться недостаток сварочной проволоки, Петров с помощью мастера механического цеха Бондюрова, по эскизам из депо Кунгур, изготовил механические ножницы для резки электродов из пластин железа.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ¹⁸⁹

1942 октябрь.

Рыночная цена и государственная цена:

Мука пшеничная - 80 рублей при государственной цене 2,4 рубля

Говядина - 155 рублей при государственной цене 10 – 12 рублей

Масло животное - 578 рублей при государственной цене 25 рублей

Масло растительное - 245 рублей при государственной цене 13,5 рублей

Молоко за литр - 44 рублей при государственной цене 2,2 рублей. ¹⁹⁰



1942 ноября 17. Вторник.

На перегоне Ляды – Сылва, 43-й километр, учащиеся Усть-Сылвенской средней школы Ярин Афанасий, 11 лет и Попов Георгий, 12 лет, обнаружили лопнувший рельс с отколом головки длиной 12 см. Видя приближающийся пассажирский поезд № 109, они побежали навстречу, подавая руками непонятные сигналы. Их сигналы заметил машинист поезда, и крушение было предотвращено.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. 191



6 ноября 1942 года Ваулин Ефрем Емельянович, 1912 года рождения, автоматчик, рядовой 96-й отдельной стрелковой бригады 7-го стрелкового корпуса 64-й Армии погиб в бою, похоронен у Сталинграда. Мобилизован на фронт 11 марта 1942 года с должности старшего кондуктора Пермского резерва.



В ноябре 1942 года Патокин Василий Тимофеевич, 1909 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 21 февраля 1942 года с должности рабочего Пермского вагонного участка.



В ноябре 1942 года Гуляев Николай Иванович, 1909 года рождения, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте. Призван в Красную Армию 9 октября 1940 года с должности мастера пути депо № 3 локомотивного депо Чусовская..

1942 декабря 2. Среда.

В общественном питании Кизеловской конторы совершенно отсутствуют жиры, нет ни куска мыла. Гибнет картофель. Поездным бригадам давно ничего, кроме хлеба, не дается.

Из протокола совещания при начальнике треста «Трансторгпит». 192

1942 декабря 2. Среда.

Начальником Чусовского электродепо Калининым С.С. сконструирован и под его руководством построен силами электродепо станок для обточки бандажей



Война - 1942 год.

колесных пар без выкатки их из под электровоза, что сокращает простой электровоза в ремонте при устранении проката отдельных колесных пар и подреза гребней в период между подъемочными ремонтами и дает значительную экономию средств.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. 193

1942 декабря 16. Среда.

На Пермской железной дороге план ремонта вагонов не выполняется. Подача неисправных вагонов на ремонтные пути не организована, особенно по станции Кизел, Усольская.



В ноябре 1942 года Рахшин Дмитрий Андреевич, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте, в возрасте 38 лет. Мобилизован на фронт 22 февраля 1942 года. Работал путевым рабочим Пермской дистанции пути.

ВРП Кизел, Усольская, Чусовская и Усольские колесные мастерские не обеспечиваются электроэнергией. Допускается снятие рабочих вагонников на выгрузку угля и другие работы не связанные с ремонтом вагонов. Дорога крайне нуждается в порожняке. Сборные и заготовительные цеха продолжают работать в одну смену.

Из приказа заместителя Наркома путей сообщения. 194

1942 декабря 26. Суббота.

Плохо организована перевозка инвалидов Отечественной войны.

На станции Чусовская раненые бойцы и командиры при посадках в пассажирские поезда никем не обслуживаются. Из аппарата ЗКУ, работников вокзала и железнодорожной милиции для организации посадки никто не выделяется. Раненые бойцы и командиры в железнодорожных буфетах обслуживаются на общих основаниях. Они терпят ряд неудобств, вплоть до отставания от поезда.

На станции Соликамск, Усольская, Губаха, Половинка, Кизел имели место случаи несвоевременной информации о свободных местах в пассажирских поездах с соседней станции, сокращение стоянок, раненые остаются не отправленными.

Не лучше на станции Пермь-2. При посадке в пассажирские поезда представителя ЗКУ, вокзала и милиции не присутствуют.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. 195

1942 декабря 31. Четверг.

На разъезде Кабалут допущено приготовление маршрута для приема товарного поезда № 933 на 1-й путь, занятый военно-санитарным поездом с ранеными бойцами.

Главный кондуктор санитарного поезда Дружинин М.З. при проверке маршрута



обнаружил неправильно приготовленный маршрут, закрыл семафор и задержал поезд № 933. Дружинин награжден месячным заработком.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. 196

1942 декабря 31.

В 1942 году Пермская железнодорожная больница, рассчитанная в мирных условиях на 220 коек, вынуждена была увеличить их число до 317, для чего пришлось сократить в отделениях столовые и перевести их в коридор, помещение канцелярии было переоборудовано в отделение, частично были уплотнены палаты.

В первой половине года больница испытывала затруднения с госпитализацией эвакуированных больных, поступавших непосредственно по 20 - 30 человек одновременно, что вынуждало нас, в связи с отсутствием свободных коек, в самые различные часы суток перестраиваться для безотказного и удовлетворительного приема эвакуированных больных. Отказов в госпитализации не было.

Большинство из эвакуированных больных поступало на стационарное лечение в больницу по поводу алиментарной дистрофии, и нуждались в диетическом питании белковой пищей, белым хлебом. В начале больницы указанного питания им дать не могла из-за плохого снабжения Райтрансторпитом, но после наших настояний и помощи врачебно-санитарной службы этот пробел был ликвидирован и больные, ленинградцы стали получать удовлетворительное питание. Больница в медикаментах почти не испытывала недостатка.

Принимая во внимание особенности 1942 года, как военного года, больнице пришлось выполнить ряд трудоемких работ, например заготовка топлива, фуража, обработка огорода и все тем же штатом, не прибегая к наемной рабочей силе со стороны.

В 1942 году совместно с Изопропунктом было нарублено на реке Чусовой 1042 кубометров дров, сплочено и сплавлено к городу Молотову. На заготовке дров работали 30 человек в течение всего лета, основную работу которых выполняли оставшиеся путем уплотнения и увеличения рабочего дня. На заготовку дров были посланы исключительно женщины, несмотря на то, что работа по валке леса, распиловке, возке его чрезвычайно трудна.

Больница организовала подсобный огород на территории в 11 гектаров, давший ощутимые результаты. Всего снято с огорода картофеля - 9021 кг, капусты - 2919 кг, брюквы - 346 кг, редьки - 376 кг, помидор - 173, свеклы - 408, огурцов - 746, луку - 19 кг, редиски - 30, зеленого гороху - 9,4 кг. Ценно, что больница имела свои овощи, когда их в Трансторпите не было. Ассортимент овощей нужно считать

Сообщение.

**3 декабря 1942 года
Фролов Виктор
Васильевич, 1920 года
рождения, сержант
Красной Армии, погиб в
бою на фронте, похоронен
с городе Гагарин
Смоленской области.
Мобилизован в Красную
Армию в 1941 году.
Работал учителем школы
станции Кунгур.**



недостаточным, нет моркови, это обусловлено недостатком семян, так как таковых в продаже не было, пришлось собирать граммами, выменивать одни семена на другие. Были заложены парники. Участки огорода были закреплены за отдельными лицами, которые за ними и ухаживали в свое свободное время. Сотрудникам выплачивалась четвертая часть урожая по ценам Трансторгпита и от причитающейся суммы 25% выдано натурой.



29 декабря 1942 года Некрасов Павел Петрович, рядовой Красной Армии, погиб в бою на фронте под Ленинградом. Мобилизован на фронт 21 февраля 1942 года. Работал слесарем Пермского вагонного участка.

Больница имела сенокос, давший сена 14 тонн. Оборудованы два овощехранилища в подвалах, во время субботников подвалы были расчищены, сотнями ведер вытаскана земля, настлан пол для хранения 50 тонн овощей. Имеется 12 подсвинков полугодовалого возраста. За год получено своего мяса 501 кг. Тяжело с питанием поросят - в отделениях отходов нет, на кухне остаются только очистки, ни хлеба, ни муки в рацион добавлять не приходится.

Остро стоит важнейший вопрос с питанием больных. Молока, яиц, рису, манной больница почти не получает, белый хлеб отпускается в мизерных количествах - 15 - 20 кг в день на 317 коек. Много раз больница письменно и устно обращалась в Трансторгпит, но дело не сдвигается.

Вообще снабжение соцбазы продуктами дело случайное, не плановое, часто на соцбазу лучшие продукты не попадают, а идут на общественное питание, несмотря на то, что соцбаза, как снабжающая больницы, ясли, садики, должна обеспечиваться лучшим ассортиментом. Только за последние месяцы удалось добиться замены недоданных продуктов другими. Больница имеет недорасход средств, отпущенных на питание. На рынке больница приобретать не имеет возможности из-за высоких цен, а всецело зависит от Трансторгпита, где отпускаются продукты по нормам и недорого.

Дополнение к отчету больницы:

Хозпредприятия дороги и Райтрасторгпит провели в 1942 году работу по созданию собственной продовольственной базы для улучшения питания рабочих и служащих, проведены посевы на площади 2173 гектаров, в том числе 638 гектаров картофеля.

Однако урожайность зерновых, овощей и в особенности картофеля оказалась низкой.¹⁹⁷

Искалеченные крушением судьбы.

Сразу за станцией Курья произошло столкновение эвакопоезда с Кандапоги (близ Петрозаводска) со встречным поездом. Погибло много народу. Вагоны, кроме того, и загорелись.



В семье Алексеева погибли два брата, у третьего в больнице станции Пермь-2 отняли руку, у дяди отняли ногу, а трехлетний Анатолий получил множественные повреждения позвоночника и больше года лежал в железнодорожной больнице. Впоследствии у него вырос горб.

Прожили они в деревне Мартыново у разъезда Курашимский Кунгурского района, работали в колхозе. В 1997 году Анатолий обратился в архив за подтверждением этого события 1942 года. К этому времени колхоз распался, мать умерла, он сам проживает с тетей.

Архив не смог подтвердить факта крушения из-за несохранности документов.¹⁹⁶

Воспоминание о войне.

- Поездная практика у учащихся железнодорожного училища Верещагино началась летом 1942 года. Ездили мы кочегарами на запад до Балезино и на восток до Перми.

Попал я в бригаду машиниста Федора Пинаева и его помощника Дмитрия Галкина. На каждом паровозе было тогда две бригады. Поездки иногда длились до двух суток, а если с литерным поездом, то справлялись и за восемь часов.

Бывало, не успел поспать и четырех часов, как уже вызывают в поездку. Обычно свой паровоз узнавали по гудку у светофора. Каменный уголь поступали плохого качества с большим количеством породы, часто ломались стокеры, а чтобы «накормить» ФД столько приходилось «лопатить». У него была громадной длины и ширины топка.

Помню, бывало, доберешься до дома и упадешь от усталости. Моя мать, Мария Степановна Бояршинова, спящего отмывала меня от грязи и мазута керосином.

Перед поездкой нужно было получить четыре бидона мазута, два бидона каустика и поднять их на тендер паровоза. Сейчас просто не могу представить, как мы со всем этим справлялись.

Ведь нужно было заправить паровоз водой, песком, залить буксы, подавать уголь в яму стокера и на поток, а еще почистить паровоз и топку. Бывало, спекшийся шлак, то есть «козла», вытаскивали через дверцу топки. Иногда на подъемах бежали впереди паровоза и из ведра подсыпали песок под колеса.

Самое страшное встать на подъеме и задержать этим

Сообщение.

В декабре 1942 года Плюснин Аркадий Александрович, 1918 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 26 июня 1941 года должности бригадира депо № 1 локомотивного депо Чусовская.



В декабре 1942 года Токарев Федор Алексеевич, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте, в возрасте 40 лет. Мобилизован на фронт 23 июня 1942 года. Работал дежурным по станции Шныры.



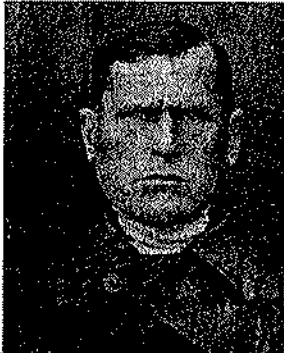
движение, тогда была однопутка, или при передаче не поймать жезл от дежурного по станции. Ночью ловили жезл с факелом. Трудностей было много.

Желаю всем всегда открытого жизненного семафора.

Из воспоминаний А. Бояршинова.¹⁹⁹

На 1943 год запланировано:

Окончить работы по укладке дополнительных путей на станции Губаха, Кизел.
Продолжить развитие станции Калино с электрификацией путей.



В декабре 1942 года.. Субботин Александр Николаевич, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте, в возрасте 36 лет. Мобилизован на фронт 30 сентября 1941 года. Работал мастером пневматики восстановительного поезда Пермь-2.

Выполнить укладку двух дополнительных путей на станции Соликамск.

Устройство разъезда Наклонный на участке Губаха - Половинка, разъезда на 109 километре на участке Няр - Кизел, разъезда Лязгино на участке Калино - Лысьва.

Строительство вагону-ремонтного пункта Верещагино, дорожных колесных мастерских в Усольской, а также реконструкцию паровозного депо Верещагино.²⁰⁰

Воспоминание о войне.

Забирали много электровозников на войну. В электродепо Чусовская мало осталось мужчин, и работали на электровозах много женщин. Работали и на грузовых и на пассажирских поездах. Из Перми раненых возили до Тагила, а из Тагила - танки, целые составы танков.

Один раз со мной поехал машинист-инструктор Миславский Валентин Николаевич. Раненых пришлось вести из Перми.

- Давайте, садитесь, Вы ведите!

Он сел, ехал, потом где-то остановились. Поехали дальше. И как-то случилось, что получился рывок. А там раненые и кому-то плохо стало.

И пришел к нам военный и давай ругать. Зачем так держим поезд, неаккуратно ведем. Я про себя и подумала: хорошо хоть, что не я вела поезд.

В 1943 году мне присвоили звание «Почетного железнодорожника». В 1946 году я вышла замуж. Родила девочку, а всего у меня пять детей.

Из рассказа по телевидению Ощепковой Валентины Ивановны в 1999 году.²⁰¹

Воспоминание о войне:

- В 1941 году я окончил 7 классов. И объявили войну. В армию меня не взяли. Попал в электродепо Чусовская. С 1943 года помощник машиниста, с марта 1945 года - машинист электровоза.



На перегоне Усть-Тискос - Теплая Гора - неисправность электровоза. Шум. Офицер с пистолетом.

- На фашистов работаешь!

- Видишь - череп с костями. Выйди!

Нашел неисправность. Поехали дальше.

Извинялся офицер потом.

Из воспоминаний Германа Александровича Крылова.²⁰²

Из итогов 1942 года.

Вступая в работу 1942 года, на дороге значительно был завышен рабочий парк вагонов, большое количество брошенных поездов. Хотя в 1942 году количество крушений уменьшилось на 25,5%, но было их 44 крушения.

При остром недостатке порожних вагонов по решению ГКО в течение 2 – 3 дней запрещалась погрузка всяких грузов, за исключением воинских, угольных, нефтегрузов, грузов для авиационной и танковой промышленности и проводились дни усиленной выгрузки. Только с мая по декабрь 1942 года такие мероприятия осуществлялись 12 раз: 17 и 31 мая, 4, 5 и 6 июля, 3 и 31 августа, 23 октября, 15 и 29 ноября, 27 и 31 декабря. Принудительная выгрузка пополнила резерв порожних вагонов.

Не выполнение плана перевозок относится главным образом к работе дороги в первом квартале 1942 года, когда дорога план погрузки грузов выполнила всего лишь на 58,5%. Начиная со 2-го квартала, дорога стала улучшать свою эксплуатационную работу и в отдельные месяцы добивалась перевыполнения плана погрузки. Но только к июлю месяцу дорога подняла все брошенные поезда, и эксплуатационные показатели стали улучшаться. Скопившиеся к началу 1942 года в отвалах 490 тысяч тонн угля, 18 тысяч тонн металла к концу первого полугодия полностью были вывезены.

К концу года, в связи с увеличением добычи угля и ухудшением работы Кизеловского отделения, уголь вновь стал накапливаться в отвалах. Основное затруднение, которое испытывает Кизеловское отделение заключается в том, что не достаточно путевое развитие станций Кизел, Губаха, Половинка. Станции не справляются с планом формирования, не выдерживают норм простоя вагонов под накоплением.оборот вагона при задании 1,6 суток фактически выполняется 2,92 суток.

В целях улучшения работы проводилось использование всей емкости станций, тупиков для освобождения приемо-отправочных путей. Проводилось формирование поездов на участках.

Часть работы по формированию поездов Кизеловского отделения была возложена на станцию Пермь-2, тем самым облегчив работу по формированию станциям Кизеловского отделения.

Сообщение.

В декабре 1942 года
Гачегов Николай
Иванович, 1924 года
рождения, рядовой
Красной Армии, п/п 25702-
К. пропал без вести на
фронте. Мобилизован в
Красную Армию 24 августа
1942 года с должности
ученика токаря
паровозного депо Кунгур.



Переведены на 11-часовой рабочий день работники вагонных участков и вагоно-ремонтных пунктов, паровозных депо, путевые бригады с выплатой зарплаты за три часа в полуторном размере.

Из общего количества работающих 20481 человек, недоставало 700 человек, ученики, окончившие школы составили 10,8%.



В декабре 1942 года Войлоков Иван Григорьевич, 1921 года рождения, рядовой Красной Армии, стрелок, пропал без вести на фронте. Призван в Красную Армию 9 апреля 1941 года с должности слесаря паровозного депо Кунгур.

Трудовая дисциплина находится на низком уровне. Допущено на дороге 6325 случаев нарушения дисциплины, что составляет 30,9% к общему контингенту работников. В 1941 году прогулов было 1524, в 1942 – 1753. Самовольных уходов с работы было в 1941 году 233, в 1942 году – 605. На прогулы влияет не создание условий быта вновь пришедшим, особенно принятым из школ ФЗО и железнодорожных училищ. В марте в депо Верещагино было мобилизована на работу 42 человека молодежи, бывший начальник депо Москвин одеждой их не обеспечил, в общежитии одеял не было – сбежало 24 человека. По указу от 26 июня 1940 года на Пермской железной дороге отдано под суд 1885 человек, смещено на низшую должность 802.

В паровозном депо Верещагино работает 908 человек, принято за год 512, уволено 451. По эвакуации принято 4 машиниста, 3 помощника машиниста, 5 кочегаров. На 1 января 1943 года штат машинистов, помощников машинистов и кочегаров укомплектован на 65%.

В беседе с помощником машиниста Бушуевой выяснилось, что она работает помощником машиниста 4 года, окончила курсы машинистов и могла бы вполне

быть машинистом, подруги, которые с нею кончили вместе курсы в других депо уже несколько лет работают машинистами, а ей, несмотря на ее просьбы, не дали возможности подготовиться и сдать пробную поездку. Были еще несколько женщин, которые работали на паровозах помощниками, но из-за тяжелого труда и невнимательного отношения к ним, различными путями ушли с поездной работы.

В разговоре с паровозными бригадами очень часто можно слышать упрек по адресу заместителя начальника депо Верещагино Ракова, что он груб и невнимателен. К нему надо знать определенный час, когда подойти, иначе кроме грубостей от него ничего не получишь.

Паровозное депо Пермь-2. Значительное снижение порч паровозов можно объяснить тем, что в 1942 году было проведено по депо три комиссионных осмотра паровозов с детальной записью и устранением всех недостатков. Кроме того, в депо установлен такой порядок, что все поступающие и выходящие из ремонта паровозы



осматриваются лично начальником депо Мосяковым и его заместителем Угольниковым. В ноябре и декабре депо завоевало Красное знамя НКПС, и в декабре депо получило знамя ГКО.

Пережог топлива по дороге главным образом был в первом полугодии. Основными причинами пережога в январе – апреле было наличие в депо Кунгур и Верещагино значительного количества паровозов в неудовлетворительном состоянии по котлу. Допущены большие задержки паровозов на станциях, у закрытых семафоров, на контрольных постах. В депо Усольская не на одном паровозе не работали приборы водоподогрева. В октябре – ноябре в депо Верещагино не было материалов для оборудования топочных арок. В ряде депо недоставало антинакипинов. В депо Усольская оказались машинисты, которые не знали способа применения антинакипинов.

Выполнение норм выработки и полезной работы за первое полугодие 1942 года составило у машинистов 51%, у главных кондукторов – 49%, у ПВМ – 86,2%. Общая производительность труда одного работника по эксплуатации при переводе на тысячу приведенных тоннокилометров составляет в 1940 году – 454,4 тысяч приведенных тонно-километров, в 1941 – 451,8, в 1942 – 425.

Дорога, начиная с мая, систематически дает экономию топлива. Лучших результатов по экономии топлива добились паровозные депо Пермь, Верещагино, Кунгур. Проведена большая работа по использованию местных видов топлива и особенно суррогатов: дровами, щепой, опилками. Однако суррогаты для отопления паровозов на дороге применяются недостаточно. А между тем, на станции Балезино, Чепца, Оверята лежат большие отвалы щепы и опила. Неудовлетворительно проводится работа по переводу паровозов, особенно маневровых, на дровяное отопление. Слабо проводится работа по переводу стационарных установок с жидкого топлива на твердое.

В паровозных депо организовано производство чугунного и медного литья, в цехах изготавливается ряд паровозных деталей, которые раньше получали от заводов – колосники паровозов серии «ФД», плиты Стовера. Освоено изготовление запасных частей свыше 200 наименований с использованием для этого металлолома и старых деталей. Лучших результатов по экономии материалов по текущему ремонту паровозов добилось депо Пермь-2

Вагонники организовали ремонт и изготовление деталей свыше 120 наименований.

Пермские вагонники дали резкое снижение брака в работе, благодаря тому, что добились своевременного и качественного расследования браков с личным участием начальника вагонного участка Ложкина, добились систематического осмотра команд-

Сообщение.

В 1942 году Чернышев Максим Константинович, 1903 года рождения, рядовой Красной Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 5 марта 1942 года с должности весовщика станции Кунгур.

Сообщение.

В 1942 году Садилов Николай Павлович, рядовой Красной Армии, погиб в бою на фронте. Мобилизован на фронт со станции Пермь-2.



ным составом готовых поездов и реагирования на обнаруживаемые недостатки. Установлен порядок осмотра поездов по готовности низовыми командирами – старшими осмотрщиками, сменными мастерами. Установлено обязательное вскрытие польстерных боксов всех поездов имеющих стоянки свыше 30 минут. Штат ведущих профессий заполнен на 65%. Из 130 слесарей уволенных в 1942 году: 69 мобилизовано в РККА, 28 откомандированы на другие дороги, 15 дезертировало, 2 ушли на пенсию, 3 арестованы и 10 умерло.

Сообщение.

В 1942 году Нелюбин Леонид Александрович, 1915 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован в Красную Армию 29 июня 1941 года с должности машиниста электровоза локомотивное депо Чусовская.

Служба пути, в результате организации на дистанциях производства и ремонта материалов, инструмента, отремонтировали рельс 189 км, накладок 929 тонн, костьюлей 193 тонн, болтов 101 тонна, подкладок 100 тонн, стрелочных переводов 158 комплектов, крестовин 810 штук, шпал 134 тысячи штук, наплавка крестовин 2024 штуки. Значительное количество инструмента было изготовлено и отремонтировано собственными силами. Путевое хозяйство было улучшено. Появилась возможность поддержания путевого хозяйства в порядке текущего содержания при невыполнении плана по смене верхнего строения пути.

Невыполнение плана по смене материалов верхнего строения пути произошло из-за отсутствия материалов – шпал, крестовин, креплений, вследствие неполучения их с баз НКПС и неудовлетворительной работы карьеров, которые не обеспечивали полностью балластом даже участки среднего и капитального ремонта. Балластные карьеры выполнили план лишь на 34,2%. Производились самозаготовки шпал, сборка и отгрузка старогодних рельс, креплений. Из-за недостатка рабочей силы самозаготовка шпал не обеспечила выполнения плана работ. Кроме того, шпалы остродефектные заменялись, вместо пролитанных, непролитанными. По вине службы пути допущено 21 крушение поездов. Без аварий и крушений работали только две дистанции Пермская и Шалинская.

В первой половине 1942 года на одного человека в среднем приходилось 5 кв. метров жилья. В связи с массовой эвакуацией с Запада дорога приняла свыше 5000 человек, и к концу 1942 года на одного человека приходилось 3,3 кв. метров.

Из годовых отчетов Пермской дороги.²⁰³



Война - 1943 год.

Что ждет меня, не знаю
Живу не как хочу
И ношу поднимаю
Себе не по плечу.
Земли не чую сдуру,
Восторженно визжа,
Ползу на амбразуру,
Клинок в зубах держу.
Александр Яшин.

Предисловие главы.

В 1943 году когда железная дорога стала узким местом хозяйства Молотовской области. Наркомат путей сообщения выделил помощь по усилению путевого хозяйства дороги.

Идея самообеспечения материалами и продовольствием, хорошо воплощенная в работе Шалинской дистанции пути, внедрялась по всей дороге. Прилагались усилия по мобилизации инициативы и сознательности в работе, обращались за помощью к домохозяйкам и они выходили в помощь путевым бригадам, в помощь вагонникам на ремонтных путях – создавались андреевские бригады, это когда в помощь выходили члены семьи. Путьобходчики после работы организовывались в бригады и ремонтировали свои километры – казанцевские бригады.

В середине года были ликвидированы политотделы, и вся работа по организации народной инициативы легла на профсоюзы. Активизировалась работа контрольно-лапочных комиссий при распределении продовольствия и промышленных товаров. Активизировалась работа органов Наркомата государственного контроля.

Вместе с тем, железная дорога была переведена на военное положение. Широко применялись военным трибуналом репрессивные меры укрепления трудовой дисциплины военного времени.

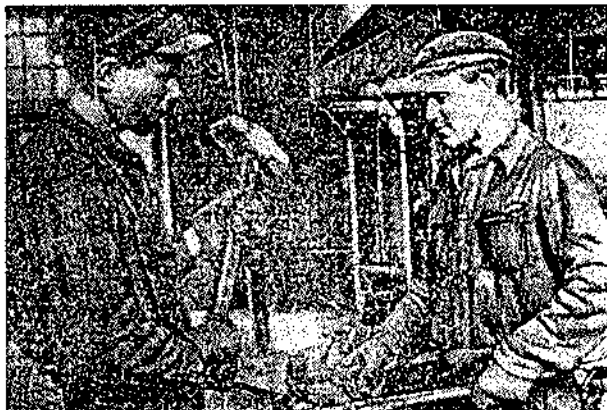
Начался 1943 год тяжелейшей битвой под Сталинградом, в середине года грандиозные бои на Орловско-Курской дуге и к концу года немцы отступают. Произошел перелом в войне.



От события к событию.

1943 января 1. Пятница.

Кончился суровый 1942 год. В этом году мы, работники Чусовского вагонного участка, построили у себя литейный цех. Он выпускает тормозные колодки. Мы освоили



Гарипов Сахит- кузнец рессорного цеха Чусовского вагонного участка

производство фрикционных клиньев. Душой этого был орденноносец и изобретатель, начальник вагонного депо Вяткин. Число рабочих у нас уменьшилось вдвое, а программа вдвое выросла.

Бывало, кончится смена, люди расходятся по домам, а кузнец Гарипов все не отходит от горна.

- И не зови! – отвечает он друзьям. – Не видишь разве, фронтовое задание. Пока не кончу, не уйду.

Начальник Чусовского

вагонного участка П. Демьянов, секретарь партбюро С. Логинов.²⁰⁴

Сообщение.

7 января 1943 года Сарапулов Николай Максимович, 1909 года рождения, рядовой, стрелок 422-го стрелкового полка 170-й стрелковой дивизии, погиб в бою на фронте и похоронен в деревне Обжино Ленинградской области. Мобилизован на фронт 12 января 1942 г. с должности маляра прораб-ского пункта станции Кунгур

Сообщение.

6 февраля 1943 года Петухов Александр Николаевич, 1910 года рождения, рядовой Красной Армии, умер от ран полученных на фронте под Сталинградом. Мобилизован на фронт 30 августа 1941 года с должности слесаря депо № 1 локомотивного депо Чусовская.

Сообщение.

В феврале 1943 года Голубцов Иван Трофимович, 1905 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 18 марта 1942 года с должности токаря депо № 3 локомотивного депо Чусовская.

1943 января 15. Пятница.

В работе предприятий дороге в 1942 году по созданию собственной продовольственной базы не было проявлено должного руководства. Взяты в эксплуатацию



истощенные участки земли, удаленные от железной дороги на большие расстояния. Индивидуальное огородничество организовано слабо с выделением чрезвычайно малых наделов земли.

Нужно срочно поставить вопрос перед Молотовским облисполкомом о выделении потребной площади земли, обеспечив наделом земли в размере 200 кв. метров на каждого члена семьи.

Из протокола заседания Дорпрофсожа. 205



В январе 1943 года Слобожанин Василий Артемьевич, 1915 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован в Красную Армию 17 октября 1941 года с должности помощника машиниста электровоза локомотивного депо Чусовская.



14 января 1943 года Фадеев Александр Федорович, лейтенант, командир минометного взвода 483-го стрелкового полка, погиб в бою на фронте под Ленинградом в возрасте 29 лет. Мобилизован на фронт 30 сентября 1941 г. с должности механика Пермской дистанции пути.



3 февраля 1943 года Власов Михаил Гордеевич, рядовой танковой бригады, погиб в бою на фронте в Курской области в возрасте 30 лет. Мобилизован на фронт 22 июня 1942 года с должности электромонтера Пермского отделения паровозного хозяйства.

1943 января 21. Четверг.

Чусовляне построили поезд-баню. А когда через полгода пребывания на фронте поезд-баня вернулся в Чусовскую на ремонт, вагонники переоборудовали его, чуть ли не заново.

На строительство боевой техники по отделению собрано более 250 тысяч рублей. Руководство отделения получило телеграмму: «Передайте рабочим, служащим и инженерно-техническим работникам Чусовского отделения Пермской железной дороги мой привет и благодарность за их заботу о Красной Армии. И. Сталин».

Из заметки А. Чащихина в газете. 206



Война - 1943 год.

1943 февраля 12. Пятница.

Коллектив станции Мулянка внес на постройку танковой колонны около 7 тысяч рублей.

Рабочие 5-й дистанции связи Симонов, Буркова, Соловьева и другие внесли в фонд обороны свой месячный заработок. Всего 16 человек дали 3200 рублей.



**Пиликин Сергей
Николаевич**

Успешно провел подписку на танковую колонну дорожный мастер 2-го околотка Верещагинской дистанции пути Иван Ермолаевич Бабилов. Собрано 15 тысяч рублей.

Пенсионер Игнатий Асанов внес свои сбережения – 2500 рублей. Мостовой сторож Григорий Павлович Леонтьев, у которого четверо сыновей в Красной Армии, отдал на дело обороны 1000 рублей. Всего на дистанции собрано 41000 рублей.

На Пермском отделении собрали на строительство грозных эскадрилий 671871 рублей.

Машинист депо Верещагино Куликов внес 3000 рублей, Агеев - 2535 рублей.

Машинист паровозного депо Кунгур Сергей Николаевич Пиликин внес на строительство танков и самолетов 8000 рублей своих сбережений. В адрес Пиликина пришла правительственная телеграмма «Благодарю Вас, товарищ Пиликин, за Вашу заботу о бронетанковых силах Красной Армии. Примите мой привет и благодарность Красной Армии. Сталин».

В ответ на письмо товарища Сталина с благодарностью за внесенные в фонд обороны 250 тысяч рублей чусовские железнодорожники подписались дополнительно на 85 тысяч рублей. Учителя железной школы Койнова, Прислонова, Шардина, Исакова внесли наличными по 1000 рублей. Слесарь паровозного депо Дерягин подписался на 800 рублей.²⁰⁷

1943 февраля 17. Среда.

Объявлен выговор кубогрею станции Комарихинская Чудиновой Е. Я. за не обеспечение кипятком стоящего на станции эшелона.²⁰⁸

1943 февраля 24. Среда.

В связи с увеличением прохождения поездов по обходной линии без захода на станцию Чусовская, осложнилась работа ПТО станции Калино, одновременно облегчилась работа ПТО Чусовская.

*Из приказа начальника Пермской железной дороги.*²⁰⁹



1943 марта 2. Вторник.

Начальник Шапинской дистанции пути К. Леонтьев:

Две вещи нужны, чтобы путь всегда был здоровым: достаточный запас материалов для ремонта и тщательный уход. И если коллективу нашей дистанции удалось довести оценку в среднем до 1,1 балла, то именно потому, что мы соблюдали оба эти требования.

В условиях войны важно ни от кого не зависеть в снабжении материалами. Это побудило нас освоить выпуск крестовин. Мы сами делаем электроды.

С тех пор, как мы стали не только потребителями, но и производителями материалов



4 февраля 1943 года Федосеев Николай Алексеевич, рядовой 1345-го стрелкового полка, погиб в бою на фронте под Орлом, в возрасте 40 лет. Был мобилизован на фронт в 1942 году с должности податчика топлива угольной подачи Пермского отделения паровозного хозяйства.



24 февраля 1943 года Наговицин Петр Виссарионович, рядовой 1318-го стрелкового полка, погиб в бою на фронте под Ленинградом, в возрасте 34 лет. Мобилизован на фронт 20 декабря 1941 года. Работал бригадиром пути Пермской дистанции пути.



7 марта 1943 года. Пигалев Михаил Иппарионович, ефрейтор 282-го стрелкового полка, пропал без вести на фронте, в возрасте 24 лет. Мобилизован на фронт 21 февраля 1942 года. Работал слесарем Пермского вагонного участка.

верхнего строения пути, каждый кусок рельса у нас идет в дело. Сменив негодный рамный рельс, мы тут же тщательно выпиливаем его подошву. Никто не позволит себе при обработке пустить в ход молоток: это может повредить металл и он даст трещину.

Мы переделываем подкладки типа 3-а на тип 1-а, который понадобится для предстоящего летом усиления кривых. Зима еще в разгаре, а 4 тысячи шпал из 15 – уже лежат в штабелях. Сами заготовляем лес, завели свою лесопилку. Круглая пила работает в две смены. 90000 карточек уже готовы.



Дистанционные мастерские также переведены на две и три смены. Сами готовим уголь для кузнечных работ. Оборудовали печь для углежжения. Получены первые 5 кубометров отличного угля.

По предложению начальника мастерских Мельникова, для обработки рельсов, применен станок по металлу с круглой пилой. Втрое ускорил изготовление пучинного материала станок для сверления костыльных дыр, предложенный столяром Матвеевым.



Леонтьев Константин Григорьевич
- начальник
Шалинской
дистанции пути

«Легче предупредить болезнь, чем вылечить от нее». Путеец и тут должен смотреть вперед. Надо вести за путем неослабное наблюдение. Рельсы мы осматриваем с помощью зеркала. Это помогает нам выявить трещину в подошве совершенно здорового на вид рельса. С тех пор, как мы стали прибегать к зеркалу, на станционных путях Шали при сплошном осмотре обнаружили только два дефектных рельса. А ведь, бывало, такой осмотр выявлял их до 70 сразу.

Закрепление пути от угона проводим каждое лето. Минувшим летом закрепили 20 километров. При ремонте шпал тщательно очищаем их от балласта и грязи и обязательно заливаем нефтебитумом. Сжимы применяем своей конструкции. Она намного удлиняет срок службы шпалы.

Переходящее Красное знамя завоевано упорным трудом. Завоевано руками старшего дорожного мастера Мельникова, который пользуется большим авторитетом в коллективе. Руками дорожных мастеров Комягина – первым стал сам заготавливать шпалы, Зверева – сделал худший 1-й околоток лучшим в дистанции. Руками путеобходчиков Желтышева, Аристова, Сысолиной, Леонтьева, которые отказывались от отдыха и после дежурства шли помогать ремонтным бригадам. Знамя завоевано «золотыми» руками бригадиров – Зеленкина, Сысолятина, Чарусова и их людей – Кондрата, Федоровой, Ламенковой, Анциферовой, Ивановой, Соболевой, Кулаковой, Потаповой.

С прошлой весны есть у нас подсобное хозяйство. Получаем картофель, капусту, брюкву, горох, овес, клевер. Есть у нас корова, овцы. Разводим поросят, гусей, кроликов.

Старший дорожный мастер Шалинской дистанции пути Н. Мельников:

Коллектив – это главное. Пусть на околотке будет довольствование материалов, но если люди работают спустя рукава, толку все равно не получится.



Мельников —
старший дорожный
мастер



Когда нам передали из Кунгурской дистанции пути 1-й околоток, я сразу увидел по его состоянию, что тут не столько работали, сколько «пень колотили, да день проводили». Вместе с дорожным мастером Зверевым решили дать понять людям, какая на них лежит ответственность, а затем провести средний ремонт всего околотка.

Ни бесед, ни читок здесь раньше не проводили. Когда мы собрали рабочих и рассказали о значении транспорта в военное время, об обязанностях путейцев – это произвело на всех сильное впечатление. Пополнили штат околотка. Пошли по квартирам, побеседовали с домашними хозяйками, попросили их помочь транспорту. Женщины откликнулись. От зари до зари работали Сердитых, Зверева, Кондакова. Каждый день на путях появлялась жена старшего рабочего Рожкова, хотя жила она далеко – километров за шесть и дома оставляла четверых ребятишек.

Первыми привели свои километры в отличное состояние путеобходчики Оборин, Желтышев. Ревниво следил Желтышев, чтобы ничто не повредило его участку, на приведение в порядок которого он положил столько труда. Однажды, пропуская мимо себя поезд, он заметил, что у одного из вагонов не вертится колесо. Немедленно был выброшен красный сигнал и поезд остановился. Вагон отцепили: на его бандаже обнаружили крупную выбоину, которая могла повредить рельсы и вызвать аварию.

Из рассказов работников Шалинской дистанции пути.²¹⁰



Козырев А.С. совмещает профессию кузнеца и слесаря Чусовского вагонного участка

1943 марта 11. Четверг.

Работа в депо Кунгур идет плохо. Вместо установленных 15% больных паровозов, фактически – 20%. За январь выпущено из подъемочного ремонта 3 паровоза, вместо 8 по плану. Количество заходов на межпоездной ремонт в январе – 35 случаев с записью 43 пунктов ремонта. Простой в промывочном ремонте 61,6 часов вместо 20 по плану.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.²¹¹

1943 марта 13. Суббота.

В местном паровозного депо Чусовская пришла жена фронтовика, бывшего промывальщика Зуева и сказала:

«Большое спасибо за все. Вы отремонтировали обувь моим ребятишкам, дали им валенки, а мне шесть метров мануфактуры, привезли нам дрова. Теперь я спокойна за ребятишек».



На Чусовском отделении были созданы комиссии для помощи родным бойцов. 180 членов комиссий обследовали сотни семей военнослужащих. При распределении ордеров на промтовары подходят индивидуально, выясняют, кто, в чем нуждается. Детям Юдиной, Зыряновой, Ефремовой не в чем ходить в школу — у них износилась обувь. Ребята получили обувь. 21 ребенка устроили в детский сад. Выдали три тысячи килограмм овощей, 200 кусков мыла, отпущены денежные средства.

Большую помощь оказывают тимуровцы, особенно из 25-й школы. Они наколотили для жен красноармейцев 81 кубометров дров.

Из статьи Р. Сардатской «Спасибо за все» в газете.²¹²



Дубов И.А. - слесарь-инструментальщик паровозного депо Пермь

1943 марта 26. Пятница.

Выделить на вокзалах станций Пермь-1, Пермь-2, Чусовская, Верещагино, Соликамск в залах для военнослужащих специальные комнаты или часть зала для раненых.

Дежурным по залам организовать для раненых военнослужащих оформление проездных документов, получение питания, внеочередное пользование парикмахерскими, душами, санпропускниками и починочными мастерскими, а также организовать вывод на посадку через специально выделенные выходы к поездам.

Раненых военнослужащих, не имеющих возможности свободно передвигаться, работники вокзала обязаны сопроводить, пропустить их впереди всех через запасной тамбур и разместить преимущественно на нижних полках.

Во всех пассажирских поездах выделить по два вагона под порядковыми номерами № 3 и № 4 для перевозки раненых военнослужащих и назначить по три проводника в эти вагоны, вменив в обязанность обслуживание раненых.

Из приказа Наркома путей сообщения.²¹³

1943 марта 27. Суббота.

Поезд № 105/106 Пермь-Кунгур. Главные кондуктора не считают нужным давать станциям телеграммы о наличии свободных мест и пассажиры часто, купивши билеты, вынуждены ехать на подножках и буферах. Бывают случаи, когда и при наличии свободных мест проводник не открывает вагоны, и не показывается, заставляя пассажиров метаться от вагона к вагону.

15 марта главный кондуктор поезда № 105 Векшина остановила поезд на одну минуту и, несмотря на то, что на станции было 300 пассажиров, без согласия дежурного по станции дала отправление. На выброшенный дежурным сигнал остановки ни машинист, ни главный не обратили внимания. Векшина нагло заявила:



- Я на других станциях оставила пассажиров не меньше, чем у вас.

Старшего кондуктора на месте не оказалось, хвостовой вагон никем не обслуживался, и поезд так и не удалось остановить.

*Из статьи начальника станции Мулянка А. Чернобай в газете.*²¹⁴

1943 марта 28 - 30.

Отчет сделал председатель Допрофсожа Михаил Михайлович Трушков на 2-й дорожной конференции профсоюза Пермской железной дороги:

- С началом войны продвижение воинских поездов по дороге проходило значительно выше заданных норм. Среднесуточный пробег был доведен до 800-900 километров в сутки при задании 700 км. Отдельные поезда следовали через дорогу со скоростью 1100 километров в сутки. Дорога к марту 1943 года перевезла более трех миллионов эвакуированных и свыше 50 тысяч вагонов оборудования эвакуированных заводов. Был период времени, когда ежедневно на каждый час находилось около 150 тысяч людей в вагонах. За успехи в работе было награждено орденами и медалями 148 человек.

Однако в дальнейшем работа дороги ухудшилась и на сегодня она в большом долгу перед страной. Дорога не справляется с возросшими в дни войны транзитными и внутри областными перевозками. Простои отдельных груженых вагонов на станции Усольская достигают до 90 суток, свыше 30 суток простояли 43 вагона. Пермская железная дорога является узким местом в хозяйстве области.

Успехи прочны и длительны тогда, когда внедряются стахановско-кривоносовские и лунинские методы труда. На дороге 30414 членов профсоюза, стахановцев 12058, ударников – 6942.

Во всесоюзном соревновании держат переходящие красные знамена Наркомата путей сообщения Шалинская дистанция пути – начальник Леонтьев, председатель МК Ширинкин, председатель райпрофсожа Кошурников, паровозное депо Пермь-2 – начальник – Мосяков, председатель МК Платонов, Чусовской вагонный участок – начальник Демьянов, председатель МК Поморцев.



Мосяков – начальник паровозного депо Пермь-2.

За февраль месяц звание лучшей путевой бригады завоевали 14 бригад дороги.

Бригадиры Кунгурской дистанции Кузнецов, Трясцин и Уткин в январе 1943 года имели 20 баллов, а последний февральский проход вагона – путеизмерителя показал, что они добились нулевой оценки. Путевой обходчик 6-й дистанции Ботов 8 дней работал на своем прикрепленном километре в свободное время и добился нулевого балла.

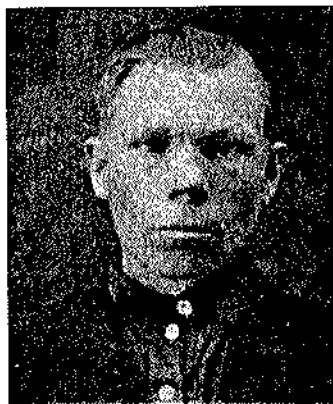


Путевая бригада Шалинской дистанции – бригадир Антонов Д.П. до организации соревнования была самой отстающей, но в феврале 1943 года добилась нулевой оценки пути и получила звание «лучшей путевой бригады» с вручением переходящей эмблемы «Звезда» с портретом Сталина.

В зиму 1941-1942 годов топливные склады лимитировали работу дороги, паровозы под набором топлива простаивали в несколько раз больше нормы. Укрепили топливные склады подбором работников, работа складов резко изменилась. Лучший топливный склад на станции Пермь-2 – начальник склада Залазаев и Соломонов. Склад является самым большим на дороге и на сети дорог, снабжает паровозы четырех депо. За февраль 1943 года прошли экипировку 1620 паровозов. Средний простой паровоза



В марте 1943 года Зув Афанасий Христофорович, 1900 года рождения, пропал на фронте без вести. Мобилизован на фронт 12 мая 1942 года с должности плотника депо № 3 локомотивного депо Чусовская.



11 марта 1943 года Гуляев Василий Яковлевич, помощник командира взвода 283-й стрелковой дивизии Красной Армии, старший сержант, погиб в бою на фронте в Орловской области в возрасте 33 года. До призыва работал в Пермской дистанции пути путевым рабочим.



В марте 1943 года Ляпунов Кондратий Иванович, рядовой Красной Армии, шофер, пропал без вести на фронте в возрасте 25 лет. Призван в Красную Армию в 1939 году. До призыва работал ремонтным рабочим Пермской дистанции пути.

под набором топлива при норме 19,4 минут составил 9,5 минут. В бригаде товарища Плешивых правильно расставлена рабочая сила. Высокую производительность труда дали выгрузчицы женщины Дроздова, Русакова, Корякина, Данилова.

На дороге работает до 50% женщина и до 15-20% молодежи, которые в большинстве своем впервые поступили работать.



Лунинский метод работы – это высший класс работы стахановца. Особенно среди паровозных бригад. Общее количество лунинцев на дороге – 1032 человек. Машинист Кунгурского депо Новичков, благодаря уходу за паровозом, перевыполняет все показатели, не имеет межпоездного ремонта, имеет экономию топлива.

7 января 1943 года на перегоне Шныры - Волегово на 326 километре поезд 775/к потерпел крушение вследствие излома рельса – 4 вагона разбито, три требуют капитального ремонта, 8 – текущего, путь поврежден на расстоянии 60 метров. Виновным является ПДБ Бабилов, при укладке рельса не произвел разгонки зазоров, рельс не вмещался на 2 мм. И Бабилов лично сам ударами костыльным молотком по торцу и шейке рельса принудительно загнал его в звено. За нарушение технологического процесса Бабилов военным трибуналом приговорен в 8 года лишения свободы.

27 января 1943 года машинист депо Пермь Комаров, следуя по 4 километру перегона Пермь-1 – Пермь-2 не наблюдал за состоянием пути и сигналами остановки, въехал на разобранный путь, тем самым нарушил ПТЭ. Подвергнут лишению свободы сроком на 5 лет.

За 1942 год Трансторгпит по централизованному снабжению имел фонд по промтоварам – мануфактуре, обувь, одежда, табак, мыло, парфюмерия – на 16 млн. рублей, получено на 11. Недополучено 33%. По прод-



Селиванова М.И.- токарь депо Перм —2

товарам – мясо, рыба, жиры, чай, сахар, соль, яйца, сыр и кондитерские изделия – фонды были на 31 млн. рублей, получено на 26, недополучено 16,3%. В то же время утвержденные фонды составляли 60% от потребности по наличию контингента и нормам выдачи. Отоваривание продкарточек произведено не полностью.

По Кунгuru карточки не отоваривались в течение 20 месяцев, за исключением Шалинского куста, который, как находящийся в Свердловской области, снабжался более полно. По Кизелу за август, сентябрь карточки не отоварены, за октябрь, ноябрь, декабрь отоварены частично, за январь 1943 года рабочих и служащим отоварены на 100%, иждивенца – на 65%. По Перми за 1942 год и за январь 1943 года рабочим и служащим карточки отоварены частично. По Чусовской за 1942 год на 30-40% и за январь 1943 – от 20 до 50%.

На 1-й квартал 1943 года по централизованному снабжению утверждены фонды по продтоварам на сумму 8466 тысяч рублей, получено за два месяца на 4476 тысяч рублей. По промтоварам утверждены на квартал на 3176 тысяч рублей, за два месяца



получено на 1434 тысяч рублей. Выдача промтоваров производится по ордерам хозяйственных предприятий через магазины Трансторгпит.

В 1941 году было 37 столовых и контингентом 13200 человек. После введения



Мамаев П.С. - передовой слесарь-универсал Чусовского паровозного депо.

продкарточек, работники дороги старались отоваривать свои карточки через столовые путем получения горячей пищи. Столующихся стало больше. Образовались большие очереди, рабочие не укладывались в обеденный пере-рыв. На 1 января 1943 года столовых на дороге стало 73, в том числе открытых во время войны - 36. Для детей открыты детских столовых две на Пермь-2 на 800 детей, одна столовая полуса-наторного типа на 300 человек. В Чусовской 600 детям отпуска-ются горячие обеды в общей столовой. Общий контингент столующихся на 1 января 1943 года - составил 29440 человек.

После решения ВЦСПС в декабре 1942 года произведены перевыборы комиссий общественного контроля, которые проводят проверку работы магазинов, ларьков, пекарен, овощехранилищ. В столовых и на кухнях установлены дежурства. По графику члены комиссии обязательно присутствовали при закладке продуктов в котел и при раздаче пищи. Комиссии общественного контроля провели работу по установлению расписания пользования столовой предприятиями, ликвидации очередей. Особенно в момент открытия столовых в пред-приятиях. Комиссии жаловались на отсутствие помощи со стороны ТЧ Мосякова, ДС Абакумова, ШЧ Колосова, ЭД-Чусовская Калинина.



Седельников А.Я. - слесарь паровозного депо Пермь-2, дважды награжден знаком «Почетному железнодорожнику»

Вскрыто ряд злоупотреблений в столовых и в магазинах. В столовых Кунгурского узла членами комиссии Новичковой (жене машиниста), машинистами Жемчуговым и Светлаковым, слесарем Поберюхтиным отобрано 800 неправильно выданных пропусков. В столовой вагонного депо Пермь-2 была поймана неизвестная гражданка, выносившая 10 супов, 15 порций картофельного пюре, 5,2 кг хлеба. На станции Бисер и Капино обнаружено обвешивание в столовых. В столовой Верецагинского паровозного депо Бузорин и Бердюгина обнаружили, что в суп на



11 порций вместо 220 грамм мяса было отвешено 120 грамм. В Райторгпите Кизеловского отделения выявлено неправильное распределение продтоваров по станциям. На станцию Вильва выдано сахара по 864 грамма в месяц на человека, на станцию Утес – по 480 граммов, на станцию Губаха – по 157 граммов. Часть промтоваров, вместо выдачи их через магазины, распределялась с базы по запискам за что бывший начальник Райторгпита Натфуллин осужден.

В марте 1943 года в ходе общественного смотра лучшими столовыми признаны столовая паровозного депо Пермь и столовая Кизеловского паровозного депо.

В 1943 году в первом квартале вводятся в эксплуатацию два барака площадью 564 кв. метров.

На дороге 189 общежитий, в том числе на Пермском отделении 77, Кунгурском – 17, Чусовском – 39, Кизеловском – 19. По сравнению с 1941 годом положение улучшилось. Однако, в Балезино – скученность, двух ярусные нары, нет сушилки, в общежитии кузнечно-прессовых мастерских грязно, помещение тесное. На станции Чусовская – общежитие школы вагонного участка находится в вагоне с двух ярусными нарами, содержится грязно. На станции Пермь-2 общежитие ВЧ неудовлетворительное, еще в 1941 году было предназначено к сносу. По ТЧ общежитие № 26 имеет двойные нары, для общежития не приспособлено. Общежитие в стройконторе – двойные нары, большая скученность. Необходимо ТЧ достроить барак, приостановленный из-за недостатка лесоматериалов. В результате проверки февраля 1943 года лучшие общежития: женское общежитие № 2 паровозного отделения Пермь. В Кунгуре лучшим стало общежитие 6-й дистанции пути (председатель. МК Графов).

Сообщение.

**11 марта 1943 года
Кузнецов Иван
Дмитриевич, 1925 года
рождения, погиб в бою
на фронте в Ленин-
градской области.
Мобилизован на фронт
с должности электро-
сварщика депо № 3.
локомотивного депо
Чусовская.**

Работавшие на Зуевском, Кунгурском и Пермском узлах детские столовые обслуживали почти полностью детей красноармейцев общим количеством 1500 человек. В пионерские лагеря летом 1942 года было направлено 682 детей красноармейцев, на которых до 40% бесплатно в детские сады устроено 1228 детей красноармейцев. Чусовские профорганизации выдали 145 пар обуви, Кунгурские – 105 для детей и жен красноармейцев, помогали в первоочередном отоваривании карточек. В Кизеле устроили 210 членов семей военнослужащих на работу, в Чусовской – 70 человек, выдавалась земля под огороды.

Оказана помощь в виде устройства эвакуированных на квартиры, устройства на работу, посылку детей в детсады и ясли. В Кизеле был построен специальный 12 квартирный дом для эвакуированных площадью в 425,5 кв. метров. В Кунгуре на 88 мест в детском саду № 13 детям эвакуированных предоставлено 28 мест, оказана денежная помощь 39 детям. Выделена земля и посевной картофель, обеспечены дровами.



Железнодорожники Пермской дороги собрали на танки и самолеты 2 905 285 рублей. Собрано 15222 штук теплых вещей для бойцов Красной Армии: ватные костюмы, полушубки, валенки, фуфайки, рукавицы. Многие отказались от получения зимней, теплой спецодежды. Сбором теплых вещей было охвачено 9173 человек. Подписались на госзаймы 1941-1942 годов на сумму 18 610 611 рублей. Подпиской охвачено 99,4% работающих. Сумма подписки на денежно-вещевую лотерею за два года составила 4 487 787 рублей.



Дерягин М. – передовой слесарь Чусовского паровозного депо, орденноносец.

Рабочие и служащие регулярно собирали и отправляли на фронт и в госпитали продовольственные и иные посылки к праздникам.

С 1940 по 1943 год поступило в Дорпрофсоюз 653 жалобы. Характерны жалобы на бездушное отношение администрации к трудящимся.

Путеобходчик 5-го околотка 8 дистанции пути Ткачев работает на транспорте 30 лет, в период войны, имея семью в 9 человек, впал в нужду, понизилась работоспособность. Местные организации, вместо того, чтобы поддержать его, обрушили на него ряд наказаний. С февраля по май 1942 года ему объявили два выговора, затем он был отдан под суд, получил приговор об удержании из зарплаты по 15%, смещен в путевые рабочие с понижением оклада на 125 рублей в месяц.

Ткачев заявлял, что он слаб для работы путевым рабочим, так как перенес операции по удалению язвы желудка и аппендицита и вырезку грыжи, но никто на это не обратил внимания. Ему не сделали даже медицинского освидетельствования. Не оказали никакой помощи семенами, с запашкой земли. Его готовились уволить с работы и отдать под суд.

Произведено расследование: бедственное положение Ткачева подтвердилось, наказания признаны недействительными, оказана помощь: Дорпрофсоюз выдал ему денежное пособие, прикрепили детей к столовой, поручили местной организации обеспечить его коровой, сенокосом и огородной площадью. С администрацией дороги было достигнуто соглашение о восстановлении Ткачева в должности путеобходчика.

Детсады и ясли до войны были заполнены на 60 – 70%. В период войны прилив в детсады увеличился, часть детсадов и яслей расширено, открыты новые.

Культурно – массовая работа профорганизаций проводилась под знаком усиления массовой политической агитации. К началу войны на дороге имелось 13 клубов, в том числе Балезино, Верещагино, Пермь, Кунгур, Шала, Чусовская, Бисер, Кизел, Усольская.

Со 2-й половины 1941 года клубы на станции Пермь-2, Чусовская, Усольская были полностью заняты под спецнужды войны. Помещение Верещагинского клуба



занято почти все, за исключением зрительного зала и сцены. Кизеловский клуб бездействовал, а остальные отдельные периоды частично или полностью занимались воинскими частями или под военно-учебные пункты. Все помещения клубов дороги по емкости немногим больше одного клуба имени Андреева на Свердловской дороге. При Верещагинском, Чусовском и Кунгурском клубах имеются летние сады.

Дорпрофсоюз располагает двумя вагонами-клубами, оснащенными звуковыми кинопередвижками, библиотечками и различным культурным инвентарем.

Художественная самодеятельность насчитывает 21 кружок с 301 участником. Дополняет ее школьная самодеятельность. Школьные кружки обслуживают концертами общежития, выступают в цехах, проводят концерты в клубах. Таких кружков 15 и в них 287 участников. Детский ансамбль песни и пляски при школе № 3 в Перми – руководитель Свешникова, шумовой оркестр Шалинской железнодорожной школы из 49 человек под руководством Шиморина.

Значительное место в работе клубов заняло культурное обслуживание госпиталей, воинских частей, санитарных поездов, встречи железнодорожников с участниками боев на фронтах, ответные концерты красноармейской художественной самодеятельности для железнодорожников в Верещагино и в Кунгуре.

Использовались профессиональные артисты. На Кизеловском и Чусовском отделениях работала выездная бригада мастеров Ленинградской государственной эстрады, на Кунгурском бригада дала концерты в Кунгуре и Шале, работает Ленинградский театр лилипутов. В Верещагино проводили концерты выездные бригады областной филармонии, областного театра сатиры и интермедии. В Перми проведены концерты скрипача Давида Ойстраха, тенора Фимы Циммермана, мастера художественного чтения Донде. На Перми-2 и в Балезино дал концерты Центральный театр транспорта из Москвы, в Чусовской для железнодорожников даны большие концерты Украинского ансамбля песни и танца. Белорусский ансамбль выезжал на Кизеловское отделение и обслуживал шахтеров и железнодорожников. Старейший Ленинградский академический оперный театр, находящийся в Молотове, дал для депо и в Управлении несколько полноценных концертов в порядке шефского обслуживания. В Кунгуре работал областной кукольный театр.

Большой любовью у железнодорожников пользуются читки, особенно в Верещагино и Кунгуре, где библиотекари Костарева и Яковлева сами любят это дело, заранее готовят материал и читают его регулярно: сводки Совинформбюро, статьи о войне, героизме железнодорожников, художественную литературу о войне.



Пигалев Л.А.,
путьобходчик
Пермской дистанции
пути, последователь
Казанцева



На дороге стационарные киноустановки работают в Балезино, Верещагино, Кунгуре, пущена передвижка в Бисере, накануне пуска - в Шале.

Состав пленума Дорпрофсожа был избран в 1939 году в количестве 29 членов и 10 кандидатов. В ряды РККА вышло 7 человек, по другим причинам 12. Осталось 20 человек, в Молотове 8 и на линии 12 человек. Сменилось 15 работников в аппарате Дорпрофсожа. Освобожденных членов пленума работает в Дорпрофсоже 2 человека.

На дороге 5 райпрофсоюзей, объединяющих 285 местных комитетов. В Кизеле председатель райпрофсожа сменился два раза. Членов месткомов было призвано в Красную Армию - 216, профоргов сменилось 87, председателей месткомов - 135. На станции Пермь-2, в Пермском вагонном участке, в паровозном депо Верещагино, Кунгур, Чусовская, на станции Соликамск председатели МК менялись по 4 - 6 раз. В отдельных случаях к работе в составе месткомов приступали товарищи, которых кооптировали в состав комитета уже позднее.

В местных комитетах прежде всего недооценивается роль профсоюзных собраний. Общие собрания зачастую проводятся наспех, без достаточного кворума, о выполнении решений общих собраний отчитываются не всегда. Производственные совещания проводятся редко и заменяются планерками.

Горбунов, зам. ТН-2:

- Мы привлекаем молодую рабочую силу из колхозов, а их, прежде всего, запугивают указами. Если рабочий или работница жалуется, что не может работать на том или другом участке, вместо выяснения причин и обследования, начинают запугивать, что за отказ от работы будет суд и так далее.

Наши столовые никакого дополнительного питания не дают, даже физически слабым не дается дополнительное питание, у нас женщины выгружают по 20 тонн, а мы их поддержать не можем, так как дополнительного питания не дают.

Червяков, инструктор Кизеловского кондукторского резерва:

- Самое большое место обеспечение спецодеждой, особенно обувью. Ни у кого нет сапог или ботинок. Сейчас необходимы капоши. Хуже того, у нас в кондукторском резерве работают 17 человек из ФЗО, - у них нет ни летней, ни зимней одежды.

Продовольственной карточки хватает только на полмесяца, а остальное время кондуктор должен жить на сухом хлебе. Просим тем, которые ездят по 2 - 3 суток подряд выдавать дополнительные талоны на питание.

Кошурников, председатель Кунгурского райпрофсожа:

- Имеем целый ряд рацпредложений, некоторые из них внедряются, а экономи-



Фадеева А.К.,
путьобходчик Пермской
дистанции пути,
последователь
Казанцева на
дистанции.



ческий эффект ни в одном случае не подсчитывается, нет учета эффективности, ни один рационализатор поощрения не получает. Почти в течение трех лет добивались проведения совещания рационализаторов и изобретателей, так ее и не провели.

Хохлов, бухгалтер паровозного депо Чусовская:

- Относительно расчетных книжек дело совсем плохо. Ни один рабочий не имеет расчетной книжки, не знает сколько ему выписано зарплаты. Печатать книжки не из чего.

У нас в Чусовском депо имеется около ста человек демобилизованных красноармейцев, которые буквально босые. Надо бы им как-то помочь, что-нибудь сшить для них, потому что если им куда-нибудь придется выехать, то не в чем.

У большинства рабочих к 15-му числу уже расходуются карточки, и он уже остается на одной воде и хлебе. Нужно поставить вопрос о создании фонда дополнительного питания рабочих. Спецмолоко не выдается рабочим вредных профессий. Среди котельщиков стал развиваться туберкулез и Черепанов умер от туберкулеза.



Щеткин И.Л. – передовой составитель поездов станции Чусовская

Платонов, председатель месткома паровозного депо Пермь:

- При организации Уральского бронетанкового корпуса взяли на себя четыре задания этого корпуса. Вручили одно задание цеху подъемки, чтобы выпустить к маю три паровоза сверх плана. Было внесено предложение, чтобы каждый машинист, каждый рабочий отработал не менее четырех часов в цехе подъемки до начала своей смены. Мы получили большой эффект. Теперь цех маневровых бригад является до смены за 4 часа, отработывают на подъемке 4 часа и потом уходят на свой паровоз.

У нас нет никакого очага культуры. Был красный уголок, но его заняли под бронепоезд.

Маркин, начальник треста Трансторгпит:

Мы добились на первый квартал фондов, чтобы полностью отоваривать карточки. Почему мы часто не отовариваем карточки? Мы несколько подняли снабжение, а теперь начали пятиться назад, начали ухудшать снабжение и это в большинстве относится к Пермскому отделению. Пермский трансторгпит работает хуже всех. За ним нет никакого общественного контроля, продукты пошли для городского населения, а карточки остались не отоварены. Наша система такова, что к ней многие льнут.



Война - 1943 год.

В наших столовых работают и инженеры и балерины. Все они устроились в столовые только для того, чтобы отсидеться в военное время.

Дополнительное питание идет за счет профорганизации и подсобных хозяйств. В Чусовской и на Бисеровской дистанциях пути довели рабочих до того, что на почве отсутствия питания появились дистрофики.

Беликов, заместитель начальника ЭЧ-Кизел:

- У нас в Кизеле очень трудно жить. Как можно требовать дисциплину от смены, когда приходят люди и заявляют, что они 3-й день не получают хлеба и дальше работать не могут. На станции Заготовительная, Утес, да и в Губахе были моменты, что хлеб не получали только потому, что вагон-лавка по 5 дней стоит в Кизеле. Если продовольственные фонды даются, то в конце месяца. Зачастую месяц кончается и карточки уже прекращают отоваривать. На линии за 6 месяцев у некоторых товарищей не отоварены карточки. Много старых кадров ушли в армию. В производстве молодняк 15 – 16 лет. Условия работы тяжелые, особенно на контактной сети на высоте 6 – 7 метров, в холод 45 градусов мороза приходится работать молодым рабочим, а у нас запретили выдачу дополнительного питания.



**Гафитуллин Зинад-
передовой поездной
вагонный мастер
Пермского резерва**

По нашему энергоучастку водили одинарные поезда, стали водить двойные и теперь уже тройные поезда, а контактная сеть осталась та же и подчас мы имеем аварии из-за этих тройных поездов. Никто не занимается каким же образом водить эти поезда.

Пиликин, зам. ТЧ-Кунгур:

- Кунгурское депо работает лихорадочно из-за отсутствия трудовой дисциплины за счет поступления молодняка. Бригадир подъемного цеха Кисельков сказал, что тендерный цех не выполняет программу потому, что у него работают ученики, и заявил, что требует, чтобы убрали у него всех учеников. Это характерное отношение к молодняку. Только накануне этой дорожной конференции начали проводить товарищеские суды.

Беляева, представитель ЦК профсоюза железнодорожников Востока и Дальнего Востока:

- Правительственная задания Пермская железная дорога не выполняет, и это вошло в систему. Дорога не справляется с планом погрузки, выгрузки, она ежедневно не отгружает 200 – 300 вагонов к плану. Рост нарушений трудовой дисциплины в 1942 году, - нашему суду и трибуналу в 1942 году пришлось осудить 1763 человека железнодорожников за прогулы.

Скобелев, дорожный ревизор НКПС по безопасности движения поездов:

- С обеспечением безопасности движения поездов на Пермской дороге исключительно плохо, а в отдельных отраслях катастрофическое. За квартал 1943



года рост с тяжёлыми последствиями, мы имеем тяжёлые крушения с особо важными поездами. Если в первом квартале 1942 года при крушениях у нас не было убитых, то 1943 году – есть, а число раненых возросло в три раза, вагонов разбито в три раза больше. В январе главное направление дороги из-за крушений закрывали на замок почти на пять суток в разное время. Особенно плохо из-за путевого хозяйства. В пути лежат 2789 штук острodefектных рельс, которые могут не сегодня - завтра вызвать крушение.

Необходимо принимать чрезвычайные меры и выводить дорогу из тяжёлого положения.

Конечно, много молодых пришло на работу, но большой процент нарушений ПТЭ падает на лиц, которые давно работают на дороге.

Гуревич, начальник врачебно-санитарной службы дороги:

- На нашу дорогу мы получили 700 карточек на дополнительное питание. С 1 апреля мы должны организовать диетпитание, которое будут получить рабочие по своему заболеванию. Есть ряд хороших производителей, они впали в такое состояние, когда организм у них ослаб. Указывайте нам таких людей, направляйте их в поликлинику, они будут осмотрены и назначены на получение диетпитания.

Олонов, начальник политотдела дороги:

Главная трудность убедить людей, что вопрос подсобных хозяйств – это главное. Мы должны посеять столько, чтобы обеспечить себя до нового урожая. Только враг или безнадежный человек не поймет насколько важно подсобное хозяйство. Если останется даже один железнодорожник, не посеявший огород, значит МК не смог решить эту задачу.

В прошлом году мы не имели такого тяжёлого положения с перевозками, хотя через дорогу проходило много поездов с эвакуированными. Положение в этом году изменилось, а движенцы не справляются с работой. В Молотовской области нет такой организации, которая бы так сильно не любила как нашу дорогу. Люди буквально кипят в ярости против управления дороги, потому что от дороги зависят все предприятия. Заводы останавливаются, потому что нет перевозки угля. Между тем уголь лежит тоннами в Кизеловском отделении. Речь идет о работе крупнейших оборонных заводов, ТЭЦ.

*Из протокола 2-й конференции профсоюза дороги.*²¹⁵

1943 март.

Пленум Молотовского обкома партии отметил, что «железнодорожный транспорт стал одним из самых узких мест в хозяйстве области».²¹⁶

Сообщение.

**В апреле 1943 года
Можаев Александр
Потапович, 1902
года рождения,
пропал без вести на
фронте.**

**Мобилизован в
Красную Армию 25
декабря 1941 года
должности главного
бухгалтера депо №
1 локомотивного
депо Чусовская.**



1943 апреля 1. Четверг.

На нашем отделении были созданы контрольно-лапочные комиссии, члены их установили в столовых дежурство по графику. Это помогло вскрыть много недостатков. В столовой № 6 обнаружили, что в супе отсутствовали жиры. В столовой вагонного участка продавщица Вотинова продала неизвестной гражданке более 20 блюд и 5 кг хлеба. Члены контрольной комиссии обнаружили это. А Трансторгпит направил Вотинову работать в другую столовую.

Из заметки председателя Пермского райпрофсожа Микова. ²¹⁷

1943 апреля 3. Суббота.

После прохода поезда № 79 путевой обходчик 2-го околотка Кизеловской дистанции пути Власов М.П. обнаружил на 89 километре лопнувший рельс с трещиной под головкой на длину 560 мм, образовавшейся вследствие осадки головки и державшейся в одном конце головки на пленке. Оградив опасное место с обеих сторон, путеобходчик Власов остановил приближавшийся поезд № 1541 и предотвратил крушение.

Подошедшие к месту остановки, заместитель начальника дистанции (ПЧ-10) Колосов и дорожный мастер Лаврентьев, укрепив лопнувший рельс путем постановки накладок и подложив под подошву рельса пучинный башмак, разрешили поезду следовать со скоростью 3 км/час. После прохода половины состава головка рельса лопнула окончательно и поезд пришлось выводить по частям. Перегон был занят 3 часа 23 минуты. Путеобходчик Власов М.П. премирован 500 рублями.

Из приказа начальника Пермской дороги. ²¹⁸

Сообщение.

8 апреля 1943 года
Кичигин Павел
Степанович, 1895 года
рождения, рядовой
Красной Армии,
стрелок, умер от ран
полученных на фронте.
Мобилизован на фронт
13 февраля 1942 со
станции Кунгур.

1943 апреля 3. Суббота.

Отправляясь в депо, агитатор узнает по дороге, сколько бригад отбывает сегодня в поездку. По числу этих бригад он берет бланки, уже заранее подписанные начальником депо, секретарем парторганизации и председателем месткома, быстро заполняет их, вручает машинисту и с приятным сознанием исполненного долга возвращается восвояси.

Эта несложная процедура в Кунгурском депо громко называется вручением фронтового задания. Как правило, при вручении заданий ни начальник депо, ни секретарь парторганизации не присутствуют. Выполняют ли бригады то, что записано в бланке или нет, никто этим не интересуется, и сам машинист часто забывает о том, что ему агитатор вручил перед отправлением фронтовое задание.

Неудивительно, что результаты поездок бывают не всегда положительными.

Из статьи зав. транспортным отделом Кунгурского горкома ВКП(б) Сарapulкина А. ²¹⁹



1943 апреля 7. Среда.

Учителям школы № 14 станции Верещагино, прикрепленным к микрорайонам, повсеместно следить за тем, чтобы на этом участке не было ни одного неохваченного школой учащегося. ²²⁰

1943 апреля 8. Четверг.

Всем начальникам хозяйств.

На основании постановления ГКО № 1765 от 18 мая 1942 года категорически запрещается передавать в армию работников железнодорожного транспорта. Отдельные райвоенкоматы этих указаний не выполняют.

Предлагаю в каждом отдельном случае незаконного призыва в армию железнодорожников немедленно сообщать в Военно-Учетное бюро станции Пермь-2 - кто призван, каким райвоенкоматом, - для передачи дела Военному Прокурору.

Начальник Военно-Учетного Бюро станции Пермь-2 Пермской железной дороги. ²²¹

1943 апреля 11. Воскресенье.

Машинист-инструктор паровозного депо Верещагино Тиунов, сопровождая поезд № 905 при паровозе с малоопытным машинистом Новикевич, на перегоне Сюзьва – Григорьевская, на 419 километре, на ходу поезда столкнулся с паровоза УРБВ Митина, сопровождающего этот поезд. Митин отделался ушибами.

Тиунов снят в слесари и у него отобраны права управления паровозом. Вскоре этот приказ был отменен и Тиунов был отдан под суд.

Из приказа начальника Пермской дороги. ²²²

Сообщение.

В апреле 1943 года Полежаев Яков Иванович, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 17 января 1942 года с должности кочегара депо № 3 локомотивного депо Чусовская.

1943 апреля 13. Вторник.

8-летний Аркадий Шавшуков нес своей матери, которая работала ремонтной рабочей 3-го околотка 5-й дистанции пути, обед. Вдруг мальчик увидел лопнувший рельс. Он поспешил сказать об этом бригадиру Кайгородову, тот предупредил дежурного по станции Сюзьва Голдобина. Поезд № 686 успели задержать на станции Григорьевская.

Из сообщения дежурного по станции Сюзьва П.Гладкова в газете. ²²³

1943 апреля 13. Вторник.

Муж мой – на фронте. Я с двумя маленькими детьми приехала на станцию Бисер и стала работать диспетчером в дистанции пути. Сразу предоставили хорошую солнечную комнату, обеспечили дровами. Заведующий механическими мастерскими Гладких сделал умывальник и бачок для воды.

Из письма Ф. Вагиной в газете. ²²⁴



1943 апреля 14.

В 3 часа 55 минут на 119 километре перегона Кизел - Расик потерпел крушение поезд № 431, в результате которого паровоз с тендером и шесть товарных вагонов свалились с пути под откос, повреждено 110 метров пути, перерывы движения составил 11 часов 20 минут.

Убит поездной вагонный мастер Ясулова, тяжело ранен главный кондуктор Кайряк, кочегар паровоза Вилюсова, легко ранен машинист паровоза Прутов и помощник машиниста Чириков.



Станция Теплая Гора – начальник станции В. П. Пегушин, стрелочницы Т. С. Горохова и А. К. Петухова.

Вследствие уширения пути, произошла раскантовка наружной упорной нитки рельса, - в результате сход паровоза и вагонов. Путь находился в аварийном состоянии, от угона не закреплен, имеется уширение пути до 43 мм, по уровню до 22 мм, наличие кустами по 6 - 7 колотых шпал. С 13 февраля дорожным мастером путь не проверялся, бригадир пути осмотр пути производил нерегулярно.

Военный трибунал Пермской железной дороги приговорил дорожного мастера Полюдова (беспартийного, женатого, грамотного) и бригадира пути

Вильданова (беспартийного, грамотного, женатого, на иждивении четыре человека) к высшей мере наказания - расстрелу с конфискацией лично им принадлежащего имущества. ²²⁵

Воспоминание о войне.

- Я работала сначала золоуборщицей, а потом со временем стала работать путеобходчиком. Ходила под Пибаньшур. Идешь, простукиваешь рельсы.

Рельсы были плохие, много было на «бинтах». Сейчас «бинты» не знают. Это, когда головка отламывается у рельсы, выпадает кусок. Просверливают отверстия, загоняют болты, заложат выпавший кусок, это железой прикроют опять ездят по этой рельсе.

Если рельса лопнула, то работают пока рельс не поменяют. Замерз ты, не замерз ли. На работе было очень строго. Везли танки, боеприпасы, вагоны запечатанные.

Боишься, не боишься, а все идешь. Ночь, темно. Идешь и вот так насторожишь уши. Боялись всего: и волков, и людей. А особенно сильно боялись зарезанных поездом людей. Почему-то очень много в войну-то резало. Ветка на Зилай. Шли рабочие с леса, колхозники и чисто все враз попали под поезд. Я дежурила тогда. Это даже мужчина наверно не вынесет.



А есть то нечего было. У меня отца в 1941 году взяли, а нас осталось шестеро, да мать в положении. Из работников я только была. На мою зарплату и кормились. Ели траву, леканы там, листья какие-то съедобные. Вот так и выжили.

Из рассказа Ваулиной Агафьи Емельяновны, бывшей путеобходчицы со станции Чепца.²²⁶



Ремонтная бригада паровозного депо Верещагино мастера Тиунова Ф.К.: Коновалов Г.С., Тиунов Ф.К., Обухов Г.С., Анисимов Д.А., Тиунов Г.Е., Лиханов В.К., Тиунов Л.К.

1943 апреля 15. Четверг.

Большинство рабочих и служащих транспорта честно выполняет свой долг перед Родиной. Часть рабочих и служащих проявляет недисциплинированность. Чтобы расхлябанной части железнодорожников неповадно было подрывать транспорт, объявить железные дороги на военном положении.

Всех рабочих и служащих на период войны считать мобилизованными и закрепить для работы на транспорте.

Установить ответственность работников железнодорожного транспорта за преступления наряду с военнослужащими Советской Армии.

Дела о всех преступлениях рассматривать в военных трибуналах железных дороги по законам военного времени.

Рабочих и служащих железнодорожного транспорта за преступления по службе по решению Военного Трибунала увольнять с работы с направлением на фронт в штрафные роты, если они не подлежат более суровому наказанию.

Обеспечить применение в необходимых случаях права наложения администрацией ареста на нарушителей дисциплины, сроком до 20 суток.

Из Указа Верховного Совета СССР о введении военного положения на всех железных дорогах.²²⁷



1943 апреля 17. Суббота.

Кунгур Пермской железной дороги
Кунгурское паровозное депо
Товарищам: старшему машинисту Новичкову,
Машинисту Зибареву,
помощникам машиниста Никулину и Мокрушину,
кочегарам Тамковичу и Шишкину.

Благодарю Вас, товарищи Новичков, Зибарев, Никулин, Мокрушин, Тамкович, Шишкин за Вашу заботу о бронетанковых силах Красной Армии. Примите мой привет и благодарность Красной Армии.

И. Сталин.²²⁸

1943 апреля 17. Суббота.

Свыше 300 рабочих Кизеловского отделения живут в общежитиях.

Сообщение.

2 мая 1943 года Типишкин Николай Федорович, 1917 года рождения, старшина, начальник авиационной смены поста 44-го мотострелкового батальона 5-го стрелкового полка, умер от ран, полученных в бою, похоронен на станции Абинская Краснодарского края. Мобилизован на фронт 2 октября 1941 года с должности кассира Кунгурской дистанции пути.

В бараке № 5 станции Кизел живут 70 человек. Очень грязно. Белье меняется раз в два месяца, одеяла давно не мыты, подушек вовсе нет. Тумбочек нет. Один стол и тот поломанный. Кипяченой воды не бывает. Одежду посушить негде, сушилка не оборудована.

В общежитии-вагоне, где живут 11 стрелочников, недавно окончивших ФЗО, совсем нет света. Нет матрасов, и люди спят на одной полке по два человека.

В общежитии 114 километра живут рабочие вагонного участка, жилищно-ремонтной конторы. Молодые вагонники с работы приходят в 3 часа грязные, а душ начинает работать с 8 часов утра. Ложатся спать не мытыми. Большинство из них не имеют смены нательного белья.

В общежитии станции Няр нет матрацев и постельного белья. Рабочие спят просто на голых досках.

Питание молодежи организовано плохо. Вместо двух раз их кормят только раз, причем качество обедов низкое.

На станции Усольская в первом квартале отдано под суд 14 человек. Среди них помощник машиниста, комсомолец Ярмоленко, на которого передано дело в суд в то время, когда он болел и имел справку от врача.

Из статьи Н. Королевой, инструктора политотдела дороги.²²⁹

1943 апреля 20. Вторник.

По Пермскому вагонному участку неправильно подсчитывают производительность труда. Жестянщики Шимис и Вильк работают по 18 часов в день, а им подсчитывают



производительность труда в расчете на 11-часовой рабочий день и получается большая производительность труда.

Имеются недостатки и по Кунгурскому отделению: социалистические путевки на быстрее продвижение поездов с поездными бригадами, как правило, не вручаются, нет анализа графика движения поездов, которые продвигаются в содружестве с машинистами, гарантийные обязательства на качественный ремонт вагонов комплексными бригадами не выдаются.

Показ передовиков и итогов соревнования должен быть ежедневный, так как подекадный итог и показ мало мобилизующий.

Из протокола заседания Дорпрофсожа Пермской дороги.²³⁰



Вильк К.Д. и Шимес И.С.

Воспоминание о войне.

- Мне еще повезло. Послали меня учиться на воспитателя колхозного детского сада. Дали паспорт на год. Когда окончила учиться, работала летом в детском саду, а зимой на лесозаготовках.

Весной 41-го решила уехать из колхоза пока есть паспорт. Устроилась на железную дорогу в Кунгуре в стройгруппу, работа была тоже не девичья, но все равно легче, чем в лесу.

17 июня мне исполнилось 17 лет. Я была очень довольна. Зарабатывала деньги. В столовой кормили хорошо. Работало нас много молодых девушек. Жила на квартире недалеко от депо. Загудит гудок, - не даст проспать, - все бегут на работу. Очень было строго - опаздывать нельзя.

22 июня - война. Слезы полились рекой. Забрали на войну всех мужчин и даже девушек. Не стало хватать рабочих рук. Кто остался, пришлось работать за двоих.

Раньше в песчаный карьер грузить песок для паровозов ездили мужчины, их взяли на фронт, стали ездить мы. Я ездила в командировку в Березники в песчаный карьер. И еще девушка Женя Шляпникова, семейных посылать было нельзя.

Приходилось трудно возить тачку по трапу вагона. Кранов тогда не было. Поставят вагоны внизу, а вверху трапы, нагрузим тачку песком и тащим одна впереди за крючок, а другая сзади за ручки держит - тачка на одном колесе. Песок тяжелый, тачку по трапу качает, и она валится набок.

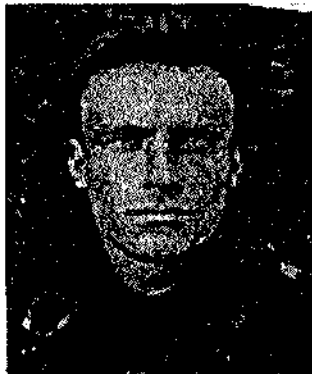
Однажды я не удержала тачку, она повалилась и меня ударила ручкой по голове и я полетела вниз с тачкой в вагон. Тачка упала рядом со мной, а то бы раздавила. Помогла «скорая» - осталась жива, но долго болела голова. Но на другой день пошла



работать, – война ведь, а я же комсомолка. Там в карьере получила благодарность в трудовую книжку.

А тут еще приключение: послали нас протирать окна в паровозном депо. Я полезла на двери, на самый верх. Стали отворять двери для выводки паровоза с ремонта, я упала сверху, зашиблась, сломала обе руки. Опомнилась в приемном покое. Спасибо врачам – спасли.

Я была очень отважной, шла на работу везде, нигде не опаздывала, ведь у меня брат был на фронте. Начальник все говорил: «Ты, Татаркина, у меня как топор за поясом!» Я просилась на фронт, а он сказал: «А здесь как я без тебя, все женщины детные, кого куда пошлю, я тебя после войны к награде представлю».



**В мае 1943 года
Мошев Александр
Александрович,
рядовой Красной Армии,
пропал без вести.
Мобилизован на фронт
21 июня 1942 года.
Работал осмотрщиком
вагонов Пермского
вагонного участка.**

После я работала стрелочницей. С питанием было здесь получше. Давали наркомовский паек тем, кто работал на стрелочных постах: яичный порошок, сухое молоко, сгущенку, колбасу. А в столовой в Кунгуре кормили плохо, но мы не обижались, требовать не с кого было, – война.

Потом дали место в общежитии, – там жили. Почти все девушки в общежитии были из эвакуированных. В общежитии всегда дежурила женщина – патруль Лобаева Паня. Как привезут вагоны с углем или песком кричит: «Вставайте, надо скорей». Бежим разгружать вагоны, торопимся, простой нельзя сделать. Потом бежим в душ, все грязные от угля, над душем столовая. А там нужно на работу, на свой пост. Учились на санитаров, делали газоубежище, копали траншеи.

А сколько было слез, когда отправляли на фронт. В Кунгуре, на воинской площадке отправили свой Кунгурский состав, наши паровозы, двойная тяга, 42 вагона – повезли наших девушек. Слез – было море, одели их в военную форму, они в вагонах поют, танцуют, плачут, а мы на перроне заливаемся слезами. Двинулся состав, паровозы гудят длинными гудками, музыка играет, мы машем им, долго смотрим, пока исчез дым.

Потом повезли коней, после повезли собак. У каждой собаки пакет на груди с красным крестом. По перрону их вели по четыре в ряд, садили в теплушки. Ну, как было не плакать.

Потом привезли к нам раненых солдат, нас послали разгружать вагоны с ранеными: кричат, стонут, носили на носилках в вокзал, потом увозили в госпиталь.

Потом повезли из Ленинграда из окружения голодающих, которые живые, а которые уже мертвые. Тоже разгружали в вокзал.

А то привезли с фронта кровавую, худую одежду, – стирали, сушили, ушивали и снова отправляли на фронт.



Мы редко встречались с подругами в общежитии. Которые работали кочегарами, они неделями не были дома, а мы в смену работали по 12 часов, а после смены посылали на другие работы.

До конца войны я не дожидаясь в Кунгуре. Пришел вызов - заболела мать. Я уехала, обещала начальнику вернуться, но не получилось. В колхозе остались старики, да старухи, и я сразу пошла работать, но рядом была с больной матерью.

Кончилась война. С мужем жить видать не судьба. Воспитывала двоих дочерей. Старшая сейчас подполковник милиции, младшая ушла из жизни. Есть хорошие внуки.

Сейчас жить можно, правда пенсия маловата, все дорого, да здоровье плохое: руки ломаные болят, сердце болит. Живу одна, квартиру заработала сама.

*Из воспоминаний Татаркиной Анны Яковлевны.*²³¹

1943 апреля 23. Пятница.

Дорожный мастер 10 околотка 4 дистанции пути Токарев путем приписок в списках лишних иждивенцев за 6 месяцев разбазарил 670 килограмм хлеба, которые раздал временным рабочим, своим родственникам и знакомым, часть присвоил. Токарев осужден на 5 лет лишения свободы со взыванием рыночной стоимости хлеба 31 тысячу рублей по 46 рублей за килограмм.

В путевой колонне № 1 СМПС-14 разбазарено муки 1156 килограмм, хлеба – 8390 килограмм, сахара – 3125 килограмм, колбасы – 25 килограмм. Причем начальник колонны Брызгалов варил брагу, устраивал вечеринки, хлеб и муку менял на поросят, вино, цветы.

*Из приказа начальника Пермской дороги.*²³²

1943 мая 31. Понедельник.

Ликвидированы попототделы, как органы дублирующие работу хозяйственных руководителей.²³³

1943 июня 1. Вторник.

Проводится оформление отсрочек от призыва по мобилизации на период войны. Зачислению подлежат все военнообязанные, поступившие на транспорт до 15 апреля 1943 года, призывники всех годов рождения, поступившие на транспорт до 15 апреля 1943 года. Поступившие и поступающие после 15 апреля 1943 года должны иметь справку райвоенкомата с указанием причины не призыва в Армию, иначе военнообязанные на работу железнодорожного транспорта приняты быть не могут, в том числе военнообязанные женщины.

*Из письма военно-учетного бюро станции Пермь-2.*²³⁴



В мае 1943 года Ощепков Михаил Васильевич, 1913 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 19 августа 1942 года с должности путеобходчика Пермской дистанции пути.



Воспоминание о войне.

- Путьцы коров держали, огороды были. Вот только картошку часто чужие копали.

И вот я пошла караулить - ума то мало еще было. Села на бревна, сижу. А тут и он подошел. Одно гнездо выдернул, два, три. Увидел, сидит кто-то. Идет ко мне. «Ну что, - говорит, - картошку караулишь». Я говорю - «Да». Ну, он мимо меня прошел и ушел. Здешний он был, местный. Стрелочником работал. И больше у меня ни одной картошки никто не выдернул.

Поросенка у меня тогда, правда, унесли. За коровой приходили, я в сенки выходила, но что я сделаю. А у соседей гости как раз уходили и спугнули их.

*Из рассказа Некрасовой Ульяны Алексеевны,
путеобходчика на станции Чайковская.²³⁵*



Путин И.Г- бригадир
передовой ремонтной
бригады паровозного
депо Верещагино

1943 июня 1. Вторник.

В связи с возросшей работой Кизеловское отделение из первого класса переводится во внеклассное, станции Кизел и Чусовская из первого класса перевести во внеклассные, станции Зуевка, Балезино, Верещагино и Кунгур из второго класса в первый класс.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.²³⁶

1943 июня 1. Вторник.

Через полтора месяца со дня Указа Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 года трибуналы в основном правильно применяют меры наказания к дезорганизаторам, мешающим честным труженикам выполнять свой долг перед Родиной.

Вместе с тем, выяснились серьезные недочеты. Имеются случаи, когда злостные нарушители дисциплины ускользают от ответственности или приговариваются к мягким мерам наказания. Наряду с этим имеются факты суровых мер к случайным нарушителям дисциплины, к подросткам, женщинам, инвалидам. Не принимают во внимание уважительных причин опоздания на работу.

Из письма прокурора СССР Бочкова.²³⁷

Дополнение к письму прокурора:

На Пермской дороге применение Указа не всегда связывается с выполнением важнейших заданий. На Кунгурской дистанции пути 19 человек привлечены к суду Военного трибунала, однако план ремонта пути не выполняется. Многие руководители из-за боязни обвинения, что они не борются за укрепление дисциплины, гонятся за количеством взысканий за всякую мелочь, в том числе вызванные недостаточной опытностью и организационными неувязками, не отличают брак, который носит систе-



матический характер от брака мелочного, не имеющего отношения к ПТЭ. Нарушения, которые могут привести к крушениям, наказываются также как за нарушения, не влияющие на движение поездов.

Что касается прогулов и дезертирств, то факты показывают, что значительная их часть является результатом плохого бытового обслуживания рабочих в общежитиях. Хуже того, руководители, отдавая нарушителей под суд трибунала, не принимают мер улучшения бытового устройства.

Из телеграммы начальника дороги.²³⁸

1943 июня 9. Среда.

В ночную смену дежурный по станции Губаха Черепанов получил сообщение со станции Половинка об уходе вагонов на перегон Половинка – Губаха в то время, как он отправил от себя поезд № 1239 людской.

Дежурный по станции Черепанов принял меры к остановке поезда № 1239 на перегоне, высадив находящихся в вагонах людей, состав поезда возвратил обратно на станцию Губаха, уложив все возможные средства для остановки вагонов, Крушение было предотвращено.

Черепанов награжден знаком «Ударник Сталинского призыва».

Из приказа начальника Пермской железной дороги.²³⁹



Черепанов Г.Н. -передовой дежурный по станции Губаха.

1943 июня 17. Четверг.

Произведенной старшим контролером Наркомата госконтроля СССР Мищенко П.К. проверкой установлено:

В торговых предприятиях ОРСа при Чусовском отделении службы движения растаскивались и разбазаривались продукты и промышленные товары, предназначенные для снабжения железнодорожных рабочих и служащих. А бывший начальник ОРСа, а ныне начальник ОРСа при Пермском отделении службы движения Вавилов и его заместитель Печеницин разрешали стоимость недостающих продуктов вносить по нормальным ценам и списывать их по актам.

У бывшего заведующего базой № 1-2 Чусовского ОРСа Свистунова систематически выявлялись недостачи нормированных продуктов. 19 декабря 1942 года – 3,2 кг печенья, 3,5 кг муки, 62,5 кг ячневой крупы, 7,5 кг пшеницы, 4 кг вермишели, 588,6 кг соленых грибов. 9 апреля 1943 года – недостача 4 банки консервов, 1 кг сахара, 0,8 кг кетовой икры. Стоимость недостающих продуктов, с разрешения Вавилова, взыскивалась со Свистунова по нормальным ценам, чем поощрялась система



растаскивания продуктов. 5 мая 1943 года при попытке хищения Свистуновым 32 кг растительного масла он был арестован милицией и привлечен к уголовной ответственности.

У проводника вагон-базы Коршунова. при сдаче продуктов на базу Чусовского ОРСа в феврале 1943 года была установлена недостача 1500 штук папирос. В марте – недостача 38,5 литра водки. Стоимость этих товаров с разрешения Вавилова внесена в кассу по твердым ценам.

С ведома Вавилова и по его распоряжениям непосредственно с базы незаконно отпускались предприятиям и разным лицам нормированные продукты и промышленные товары с последующей отфактуровкой их на магазин и вагон-лавки. Только за период с октября 1942 года по март 1943 года было незаконно отпущено с базы фруктовому заводу 54 кг сахара-рафинада для изготовления алкогольного напитка, продано за наличный расчет разным лицам – 6,4 метра шерстяных тканей, 17 метров хлопчатобумажной ткани, 19,5 литров водки и разных тканей на сумму 227 рублей.

Большое количество нормированных продуктов, предназначенных для снабжения рабочих и служащих, с разрешения Вавилова и Печеницына разбазаривалось на проведение различных банкетов. С 15 декабря 1942 года по 1 февраля 1943 года на проведенные три банкета и организованную выдачу посылок с продуктами израсходовано: 42 кг кетовой икры, 132 кг масла, 148,5 кг мяса, 213 кг хлеба, 120,5 кг сахара, 241 кг колбасы, 294 банки консервов, 46 кг пряников, 128 кг печенья, 210 литров браги, 139,5 литров водки, 47 литров вина. Всего на сумму 38646 рублей. В результате не было отоварено рабочих карточек по мясопродуктам – 266 штук, по жирам – 220, по сахару и кондитерским продуктам – 416.

На одном из таких банкетов 21 января 1943 года для узкого круга лиц с разрешения Печеницына из фондов, отпущенных для учеников железнодорожной школы и рабочих, прикрепленных к столовой № 1, израсходовано: 20 кг мяса, 3 кг животного жира, 1,5 кг сахара, 30 кг хлеба, 50 банок консервов, 10 кг колбасы – всего на сумму 1090 рублей. Вавилов был сам участником этих банкетов.

Вавилов привлечен к суду, Печеницыну объявлен строгий выговор.

Из приказа Наркома Государственного контроля СССР.²⁴⁰

1943 июня 20. Воскресенье.

В 21 час 45 минут на перегоне Ферма - Мулянка на 502 километре произошел сход платформы груженной бронелистами из-за неправильной погрузки станцией Пермь-2 и падения листов на ходу четного грузового поезда.

Поезд повредил 6,9 километра пути, требуют немедленной замены две тысячи шпал, четыре вагона требуют ремонта. Перерыв движения поездов составил 3 часа 15 минут.

Из акта о крушении.²⁴¹



1943 июня 29. Вторник.

В 22 часов 20 минут на станцию Кукуштан прибыл на 2-й путь грузовой поезд № 966. Поезд проехал предельный столбик 1-го – 2-го пути на расстояние 20 метров при одновременном подходе на первый путь грузового поезда № 979.

На крестовине стрелки произошло столкновение поездов, - повреждены два паровоза, требующие текущего ремонта и 15 вагонов, из них подлежат списанию четыре, поврежден путь на расстоянии 100 метров и стрелка, получил повреждения кочегар паровоза. Перерыва в движении поездов не было.

Причиной крушения явилось то, что машинист Михайлов и помощник машиниста Дроздов с поезда № 966 во время следования по станционным путям не наблюдали за сигналами. Машинист Михайлов военным трибуналом осужден на 10 лет, помощник машиниста Дроздов отправлен на фронт в штрафную роту.²⁴²

1943, 1-е полугодие.

Паровозная служба:

Организация комплексных паровозных бригад носит формальный характер, комплексные бригады не укомплектованы рабочей силой. Начальник паровозного депо Чусовская Карлюк считает комплексные бригады не нужными.

Паровозное депо Пермь-2:

Лучшим коллектив паровозников машиниста-инструктора Макарова: дал экономии 44 тонны, отлично содержит паровозы, не имеет браков в работе. Среди отдельных паровозов «красные звездочки» получили паровозы Яковлева, Попова, Манкевича, Бессонова.

Среди цехов - лучшим был коллектив промывочного цеха мастера Дерягина, кроме своей работы еще помогал цеху подъемки. По всем цехам высокую производительность труда дали: токарь Польшгалов, Макушин, электросварщик Смирнов, Полетаев, фрезеровщик Софьин, кузнец Полев, котельщик Шипицын.

Созданы две комплексные бригады на ремонте в промывочном цехе. Рабочей силой не обеспечены, вместо состава бригад 15 человек фактически в бригадах имеется по четыре слесаря и четыре подручных подростков. Рабочим приходится переходить от одной работы к другой, перетаскивать инструмент, детали.

В кооперативные бригады вошли 51 человек. Но кооперирование применялось не полностью в виду небольшого ремонта, с которыми паровозные бригады прибывают на промывку. Парбригады улучшили уход за паровозами и объем ремонта при промывке сведен до минимума, почему фактически не требуется помощь других бригад. Раньше было по 24 пункта ремонта, а теперь все это устраняется силами самих паровозных бригад.

Сообщение.

**19 июля 1943 года
Коржавин Виктор
Васильевич, 1917 года
рождения, старший
сержант Красной Армии,
погиб в Орловской
области. Мобилизован
на фронт в марте 1942
года с должности
машиниста электровоза
локомотивного депо
Чусовская.**



Паровозное депо Чусовская:

Лучшей была паровозная бригада старшего машиниста Борщова, Чекакина, Долгушева, - не имели межпоездного ремонта, отличное содержание паровоза, экономия топлива.

Лучшие люди цехов - прессмасленщик Бажутин, слесарь Аксиненко, Степанов, Боровков. Токарь Бугрин работает на трех станках. На двух и трех станках работают токаря Мокроусов, Маркин, Батуев, Чунжин, Семенов и строгаль Кудреватых.

В депо две комплексные бригады, производительность труда 292 процентов.

Сообщение.

В июле 1943 года. Чудинов Михаил Васильевич, 1914 года рождения. Пропал без вести Мобилизован на фронт 12 октября 1942 года с должности машиниста электровоза депо Чусовская.

Паровозное депо Кунгур:

Лучшей является бригада старшего машиниста Наберухина. Имеется колонна паровозов имени ГКО в количестве 12 паровозов.

Лучшие люди цехов - слесаря Бережной, Вахрушев, Кочергин. Фрезеровщик Кузнецов работает на трех станках, он же обучил подростка Панова, который тоже работает на трех станках. В депо две комплексные бригады по ремонту паровозов, одна из этих бригад вместо 10 паровозов по норме выпустила из ремонта 14 паровозов.

В апреле и мае кооперативным путем отремонтировано

12 паровозов при участии 34 человек паровозников.

Паровозное депо Кизел:

Токарь Гайдамак работает на двух станках токарем и строгалем.

Вагонный участок Чусовская:

Зимой имел переходящее Красное знамя ГКО. В январе план ремонта вагонов выполнили на 125 процентов, а в марте - 61, в мае 50 процентов. В июне - на последнем месте по дороге.

Вагонное депо Пермь-2:

Лучшие люди цехов - столяр Овчинников, медник Селиверстов, слесаря Кусакин, Береснев, Папкин, кровельщик Шимис. Было организовано в парке безотцепного ремонта восемь единых смен, но по недостатку рабочих смены разбиваются.

Служба движения:

К организации единых смен в Управлении дороги, отделениях и станциях достаточных мер не принималось. В конце июня на хозяйственном активе в Кунгуре вопрос возник вновь.

Инициатива диспетчера из Кунгурского ДН о применении метода Еремина о беспрепятственном приеме и сдаче поездов с дороги на дорогу, с отделения на отделение поддержана не была, и опыт Кунгурского отделения поддержан не был.

Чусовское отделение службы движения:

По инициативе диспетчеров был поднят вопрос о сквозном продвижении угольных и порожняковых маршрутов, воинских транспортов по всей дороге. В марте в ДН-Чусовская было создано специальное совещание для разработки практических



мероприятий по организации сквозного продвижения и для обмена опытом с участием диспетчеров и дежурных по отделениям всей дороги. Но на дороге инициатива не была поддержана, и было забыто.

Шалинская дистанция пути:

Лучшие путевые бригады Титова, Беляевских, Антонова, Киселева. Зимой имела переходящее Красное знамя ГКО и НКПС

Бисеровская дистанция пути:

Переходящее знамя держит ПД Всесвятская Москалев.

Начальник мастерских Гладких изготовил из металлолома приводные ножницы для резки лопат, электродов, усилительных планок.

Чусовская дистанция пути:

Начальник дистанции Давыдов предложил способ восстановления старогодных клинчатых подкладок путем приварки пластинок. Наплавкой стрелочных крестовин обрезками авторессорной стали, сталью подшипниковых роликов уменьшили износ крестовин.

Дорпроект:

Начальник сектора Дорпроекта инженер Кригер сконструировал механизм для копки котлованов под опоры, производительность которого заменяет труд 120 землекопов.²⁴³

1943 июля 2. Пятница.

Путевое хозяйство дороги получило значительную помощь от Наркомата путей сообщения для оздоровления пути. Однако, эта помощь используется неудовлетворительно. Одной из основных причин невыполнения плана путевых работ является необеспеченность рабочей силой.

Для помощи путеяцам были организованы массовые выходы на путевые работы работников всех служб, членов семей, школ и курсов на Кизеловском и Кунгурском отделениях.

Оказанная помощь показала, что при условии организации массовых выходов на путевые работы в течение 1,5 – 2 месяцев можно восполнить недостаток рабочей силы на путевых работах.

*Из приказа начальника Пермской железной дороги.*²⁴⁴



Максимова П.И.-
передовая
формовщик
литейного цеха
паровозного депо
Верецагино

1943 июля 7. Среда.

В зиму 1942-1943 года Кизеловское отделение: станции Кизел, Усольская, Губаха; Пермское отделение: станции Пермь-2, а также станции Чусовская, Теплая Гора, Пашия работали плохо, тормозили движение поездов, срывали выгрузку и погрузку.



В значительной степени затруднения были из-за недостаточной подготовки кадров: часть диспетчеров оказались низкой квалификации, не хватало кондукторов, составителей, стрелочников, путь и стрелочное хозяйство оказалось в запущенном состоянии, на станционных путях осело большое количество вагонов нерабочего парка.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.²⁴⁵

1943 июля 30. Пятница.

Старший путевой обходчик 9-й дистанции пути Плюснин Филипп Васильевич и путевая обходчица 6-го околотка Кадочникова Пелагея Петровна, проходя с осмотром по своему участку, обнаружили в нескольких местах наложенные на рельсы костыли, камни и полосовое железо. Учитывая, что 15 минут назад прошел поезд, решили, что злоумышленник далеко не ушел.

Скоро Плюснин увидел идущего неизвестного человека, который не доходя до станции Лямино скрылся в лесу. Плюснин сообщил в отделение НКГБ. Скоро злоумышленник вышел из леса и был задержан на станции Лямино. Неизвестный оказался важным государственным преступником и показал, что хотел организовать крушение.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.²⁴⁶

Сообщение.
В августе 1943 года Баранов Александр Петрович, 1921 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт в октябре 1942 года с должности электросварщика депо № 3 локомотивного депо Чусовская.

1943 августа 9. Понедельник.

22 мая 1943 года на станции Сылва при отправлении поезда № 1421 произошел сход платформы на стрелке № 6. Начальник дистанции Чудотворцев и его заместитель Ляпугин не обнаружили неисправностей и снова разрешили движение поездов.

5 августа 1943 года на этой же стрелке при отправлении поезда № 931 произошел сход платформы одной колесной парой. Также причин схода установлено не было, руководство снова ссылалось на неисправность вагона.

6 августа на этой же стрелке при отправлении поезда № 1423 произошел сход вагона. Причина схода во всех случаях – неисправность стрелки, разнотипность стрелки, имеющей рамные рельсы типа 2-а, а правый остряк типа 1-а, причем вместо кривого – прямой, вследствие чего, остряк имел неплотное прилегание к рамному рельсу строганой частью до 10 мм и понижение остряка вследствие износа до 5 мм.

Чтобы убедить руководителей дистанции потребовалось три схода и закрытие перегона до шести часов.

Из протокола оперативного совещания.²⁴⁷



1943 августа 17.

Краузе Ольга организовала среди рабочих бригады золоторубщиков невыполнение приказа о сверхурочных работах по два часа ежедневно. За организацию саботажа приказываю арестовать Краузе Ольгу на пять суток без исполнения служебных обязанностей.

Из приказа начальника Пермской дистанции пути.

Воспоминание о событии:

- Нас, поволжских немцев, всех вывезли в Казахстан. А в 1943 году меня, как и многих девушек, взяли и привезли в Павлодар, там погрузили в товарные вагоны и куда-то повезли.

Ночью нас отцепили в пермском тупике. Мы стояли три дня голодные и холодные. На четвертый день пришел человек Кардашев и повел нас на станцию, на уборку снега. Нам давали две булки хлеба и суп на 30 человек.

После недели нас повели в депо, где нам дали общежитие и отвели в столовую, дали 800 грамм хлеба и обед.

Недолго после этого нас перевели в Пермскую дистанцию пути. Никто нас на работу не оформлял, только дали карточки кушать в столовой и хлеба. Поставили на работу грузить золу на платформы и чистить лед на путях возле колонки.

Мы работали почти три года без спецодежды, были уже босые и оборванные. Денег и кассы мы не знали. Продашь свой хлеб и есть копейка.

Моя бригада должна была работать 10 часов по приказу. Но мы не согласились. Под наставление доброго человека я написала заявление к прокурору и описала все за все годы.

Прокурор вызвал отдел кадров и спросил: «Это что за люди, они у вас работают?» Отдел кадров сказал испуганно: «Да». Но нам сказал: «Идите, работайте».

Сразу после работы поставили другого бригадира, и вызвали в контору, где решили наказать меня за это - пять суток гауптвахты без исполнения служебных обязанностей.

Но как мне трудно не было, но после этого дали нам спецодежды: фуфайки, брюки, шапки и валенки.

Прошу Вас не скройте этот трехлетний стаж и вышлите мне справку.

Из заявления Краузе, после войны Шпентельшпахер, Ольги Христиановны в 1989 году.

Послесловие:

Подтвердить трехлетний стаж Ольги Христиановны Краузе никто не смог, так как трудармейцы работали на предприятиях без оформления, а документы самой трудармии не сохранились.²⁴⁸



12 августа 1943 года Гилев Дмитрий Митрофанович, рядовой 52-го стрелкового полка Красной Армии, погиб в бою на фронте под Харьковом в возрасте 46 лет. Мобилизован на фронт в 1943 году с должности стрелочника станции Чайковская.



1943 августа 21. Суббота.

На станции Бородулино поезд № 41 (машинист депо Пермь Попков) на входной стрелке потерпел крушение вследствие столкновения с пятью вагонами, оторвавшимися от поезда № 911. Повреждено 3 вагона и паровоз, перерыв движения составил 4 часа.

Поезд № 911 (машинист депо Верещагино Градобоев) имел вынужденную остановку на перегоне Бородулино – Волегово на подъеме 0,008. При попытке взять состав произошел разрыв в двух местах, оторвавшиеся 5 вагонов пошли по уклону обратно на станцию Бородулино. Старший кондуктор Онянова, вместо того, чтобы затормозить хвост ручным тормозом и подложить башмаки, пошла в голову поезда.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.²⁴⁹

1943 сентября 1. Среда.

Устанавливается опытная эксплуатация электротяги участка Калино – Комарихинская.²⁵⁰



Беспалов Ф. - бригадир
пути Пермской
дистанции.

1943 сентября 1. Среда.

В Пермской дистанции пути успешно организованы путевые работы по методу Казанцева. На дистанции 11 таких бригад в составе 71 путеобходчиков. За месяц после основной работы ими выполнено текущего ремонта 9,2 километра, заготовлено 970 штук шпал, отремонтировано 1375 шпал, заменено 87 дефектных рельса, собрано 11 тонн металлолома.

Работу казанцевских бригад поддержали начальник дистанции Дунаковский Н.Д., старший дорожный мастер Карелин, дорожный мастер Серебренников В.П., бригадир пути 4-го околотка Беспалов Ф.И.

Объявлена благодарность и премия в 500 рублей путеобходчикам: Поносовой Е.Т., Туновой А.Т., Федосееву Я.М., Волегову А.Т., Силиной А.Л., Югову П.Ф., Фадееву Е.К., Богданову Е.Е., Никонову Н.Т., Шевкуновой М.С., Пигалеву Л.А., Наговицину В.П., Владыкину С.С., Шатрову М.П., Черемных Н.Н.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.²⁵¹

1943 сентября 1. Среда.

Введено раздельное обучение мальчиков и девочек в школах Пермского узла Пермской железной дороги.²⁵²



1943 сентября 3. Пятница.

На станции Всесвятская при попытке отключить главный разъединитель на электровозе ВЛ22-155 была поражена током и убита машинист электровоза Челпанова Е.Н.

На электровозе в это время находились, кроме Челпановой, помощник машиниста Сабиров, слесарь электродепо Ярилов, помощник машиниста Замотаев. Все четверо, не убедившись в опускании пантографа, после выключения кнопки на щитке управления, решили произвести переключения высоковольтных схем электровоза.

В высоковольтной камере машинист Челпанова производила переключение, схватив разъединитель непосредственно рукой, не пользуясь находящейся там же изолированной штангой. Так как пантограф по неисправности остался в поднятом положении, то Челпанова была поражена током насмерть. Пантограф был неисправен. За работой и правильной регулировкой пантографов между осмотрами машинисты электровозов не следят, допуская регулировку пружин собственными силами.



16 сентября 1943 года Вяткин Василий Матвеевич, рядовой Красной Армии, умер от ран полученных в бою под Ленин-градом. Мобилизован на фронт 18 сентября 1941 года с должности помощника машинис-та депо Чусовская.



21 сентября 1943 года Черепанов Владимир Дмитриевич, младший сержант, автоматчик, погиб в бою при форсировании Днепра в Киевской области в возрасте 29 лет. Посмертно ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Мобилизован на фронт в мае 1942 года. Работал слесарем Березниковского паровозного депо.



30 сентября 1943 года Горшков Василий Макси-мович, сержант Красной Армии умер от ран, полученных на фронте, в возрасте 23 лет. Призван в Красную Армию в мае 1941 года. Работал осмотр-щиком Пермского вагонного участка.



Запретить машинистам электровозов производить ремонт пантографов, связанный с регулировкой. Всякую регулировку пантографа производить только под руководством мастера или инженера.

Из приказа начальника Пермской дороги. 253

1943 сентября 4. Суббота.

Указ Президиума Верховного Совета «О введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта». 254

1943 сентября 7. Вторник.

Гвардии красноармеец Максимов Андрей Романович в бою за Родину, проявив героизм и мужество, погиб. Похоронен в братской могиле в деревне Федотово Духовщинского района Смоленской области.

Вспоминает сын Леонид Андреевич:

- В один из летних вечеров 1942 года отец приступил на ночное дежурство на станции Пибаньшур. В тот же



день стрелочник Абакумов ездил в Балезино, пришел оттуда пешком (25 километров) и, не заходя домой, тоже приступил к дежурству.

Отец заказал Абакумову подготовить стрелку для приема санитарного поезда, когда справился о готовности, тот спросонья ответил, что готово, а стрелку перевел на занятый паровозом путь.

Отец вышел встречать и вдруг слышит частые гудки паровоза, скрежет тормозов,

Ситников Андрей Васильевич и слесарь А.М.Мухин.

- у отца выпал фонарь из рук. Столкновения не произошло, но военный трибунал приговорил Абакумова на шесть лет, а отца на четыре года. Отец тут же написал заявление с просьбой отправить его на фронт добровольцем.

Из письма с фронта Андрея Романовича Максимова:

- Такие ожесточенные бои идут. Как останешься в живых. И думать нечего. А если руку или ногу оторвет, тогда еще хуже будет. Пусть лучше вместо меня останутся моя золотая жена и мои пятеро золотых сыновей. И я знаю, за что воюю. (Эти все было написано по-удмуртски, а дальше по-русски).

Уже год прошел, как с 7 на 8 июня я дежурил последний раз в Пибаньшуре, и еще помнится мне, что ездил я в город Глазов. И сразу, согласно телеграммы, 24



июня я поехал в город Молотов, 25-го я гулял по городу Молотово, был в цирке и был в кинотеатре. А в 10 часов меня забрала милиция и не дали даже мне попрощаться с женой и ребятами, и это очень обидно мне.

И если меня не убьют, то сердись, не сердись, а я приеду к тебе, моей жене, и к моим сыновьям». ²⁵⁵

Воспоминание о войне.

- Некоторое время я был мастером цеха текущего ремонта. Там ребята создали фронтową бригаду имени Олега Кошевого. Ребята подобрались отличные: бригадир К. М. Макушин, слесари А. А. Никулин. С. В. Шмаков, И. Мыррин, М. Г. Томилов. Они взяли обязательства - сократить простои локомотивов под ремонтом, досрочно выполнять планы промывочного ремонта.

Из рассказа А. В. Ситникова. ²⁵⁶

1943 сентября 13.

Указ президиума Верховного Совета СССР о присвоении дороге имени Л. М. Кагановича наименования Свердловской. ²⁵⁷

1943 сентября 14.

За хорошую работу и выполнение плана текущего содержания пути в августе месяце премировать денежной премией зольщиков-трудоармейцев Вагнер Анну, Вопичку Ольгу, Ренкевич Ирму и путевую рабочую Кнак Елизавету по 200 рублей.

Из приказа по Пермской дистанции пути. ²⁵⁸

1943 сентября 23. Четверг.

При возвращении с работы старший электромеханик Верещагинской дистанции сигнализации и связи Василий Кузьмич Лебедев при посадке с поезда № 918 на станции Григорьевская попал под состав и зарезан на смерть. На его иждивении 5 человек семьи, в том числе жена неспособная для физической работы. Лебедев был лучшим работником дистанции, лунинцем.

Выдать единовременное пособие в сумме месячного оклада.

Из телеграммы и приказа началь-ника Пермской железной дороги. ²⁵⁹

1943 октября 1. Пятница.

Для обеспечения вывоза груза с Чусовского узла было приказано начальнику Чусовского паровозного депо Карлюк увеличить рабочий парк паровозов на две



18 октября 1943 года Михалев Константин Степанович, лейтенант, командир взвода 28-го стрелкового полка, погиб в бою на фронте в Кировоградской области, на Украине в возрасте 28 лет. Мобилизован на фронт 27 июля 1941 года с должности электромонтера Пермского вагонного участка.



единицы. Однако паровозный парк увеличен не был, чем вызвано накопление груза на станции Чусовская и задержка приема поездов со станции Кизел и Левшино.

Начальника Чусовского паровозного депо Карлюк подвергнуть аресту на пять суток с исполнением служебных обязанностей.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ²⁶⁰



12 октября 1943 года
Бояршинов Михаил
Александрович, рядовой
стрелкового полка, погиб в
бою на фронте в
Могилевской области,
Белоруссия, в возрасте 32
лет. Мобилизован на фронт
в 1942 году с должности
рабочего нефтебазы
станции Левшино.

1943 октября 11. Понедельник.

За отличное обслуживание прикрепленных электровозов и безаварийную работу в зиму 1942 – 1943 года присвоить звание машиниста 1-го класса машиниста электровозов Чурину И.Л., Тюленеву Н.С. и машинистам-инструкторам Ощепкову В.Е. и Заболотных В.Г. – Чусовского электродепо.

Из приказа зам. Наркомпути. ²⁶¹

1943 октября 18. Понедельник.

В связи с окончанием работ по электрификации участка Чусовская – Комарихинская, установить обслуживание поездов на этом участке электровозами, специально выделенными для этого участка, приписанными к электродепо Чусовская.

Обслуживание участка Комарихинская – Пермь-2 временно до перевода на электротягу всего участка Чусовская – Пермь-2 производить паровозами серии «Э», приписанными к депо Пермь-2.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ²⁶²

1943 октября 19. Вторник.

Коллегия Наркомата путей сообщения, рассмотрев ход выполнения плана путевых работ на Пермской дороге, установила резкое отставание в выполнении капитального ремонта пути. При плане 62 км, выполнено 38, а со сменой рельс только 22.

Нарком путей сообщения Каганович приказал выполнить план оздоровления пути на аварийных дистанциях и в первую очередь капитальный ремонт участка Пермь – Чусовская – 24 километра и смену рельс на километрах, ранее пройденных ремонтом – 32 км.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ²⁶³



Воспоминание о войне Ставровской Нины Александровны:

Я родилась в Перми, мама попала в Пермь во время гражданской войны. Отец работал на заводе Дзержинского, в 1934 году умер. Мой старший брат окончил военное училище и забрал нас с собой в Белоруссию.

По эвакуации мы приехали в Пермь. На жительство нас приняли в нашу старую квартиру бывшие соседи. Все в одной комнате. В феврале 1943 года, по приглашению, мы оказались в Верещагино, мама стала работать преподавателем иностранного языка в Бакинском военно-морском медицинском училище. В то время, чтобы проехать из города в город, нужен был специальный вызов и затем на его основании выдавался пропуск. Только предъявив его в железнодорожной кассе можно было получить проездной билет. И нам с мамой из Верещагино в Пермь высылали вызов, и мы оформляли пропуск для проезда даже на столь недалекое расстояние.

А я поступила в паровозное депо Верещагино. Сидела в отделе кадров и занималась учетом военно-обязанных. В то время все паровозники были на броне, в военных билетах у них имелись специальные вкладыши. Машинисты, помощники машинистов, кочегары, механики, работники депо – все они проходили через учет.

Я была совсем девчонка тогда, еще и 18 лет не было. Все они мне нравились. От них пахло дымом, соляжкой, ветром дальних дорог. Лица и руки часто блестели от мазута, одежда лоснилась. С собой они возили сундучки, маленькие деревянные чемоданчики – что у кого было. Профессия их мне казалась героической, необыкновенной.

Помню Петра Калашникова. Крепкий, краснолицый, пышущий здоровьем. Помню Ивана Новикевича – высокий, белокурый, худощавый. Оба машинисты. Мне они тогда казались не очень молодыми, но наверное им было лет по 25, не более.

Вскоре снялся с брони, после многочисленных обращений в военкомат, Иван Новикевич и уехал на фронт. Кстати, он уже был в 41-м на фронте, водил по прифронтовым дорогам поезда, за что и был представлен к награде орденом, кажется «Красной звезды». Уходили и другие, хотя дорога отпускала неохотно, в тылу очень нужны были паровозники.

Несмотря на то, что 1943-й год был тяжелым годом и для фронта и для тыла, но люди как-то повеселели.



14 октября 1943 года Аверков Анатолий Иванович, кочегар банного поезда № 43, погиб под городом Ржев на боевом посту в возрасте 20 лет. До выезда на фронт в составе поезда-бани работал кочегаром паровозного депо Пермь-2.



Перед поездкой выдавали бригадам дополнительный поек. Так получали по 800 грамм хлеба, а в поездку давали по 1 кг 200 грамм. А еще колбасы, сахара, масла, по сколько граммов – не помню.

В основном мы питались в столовой, к которой были прикреплены. Надо было предъявить продовольственные карточки, из них вырезали определенное количество талонов. Что оставалось, отоваривали в магазине. Как сейчас помню этот небольшой магазин. Полки в нем широкие, деревянные и – пустые. Все что выдавалось по карточкам – сахар, соль, иногда немного конфет вместо сахара, мыло, хлеб – все это привозилось и тут же продавалось. На полках выставлять было нечего.



1 ноября 1943 года
Мискин Алексей Тимофеевич, погиб
на фронте в бою. Мобилизован 22
октября 1942 года с должности
кочегара паровоза депо № 3
локомотивного депо Чусовская.

В депо, у входа, был маленький продовольственный ларек, с крошечным подслеповатым окошечком, в котором открывалась лишь небольшая форточка снизу. Он работал круглосуточно, отоваривались карточки уходящим в поездки паровозным бригадам в любое время.

В столовой нас кормили преимущественно гороховым супом, какой-нибудь кашей. «Фирменным» блюдом были так называемые «белковые» котлеты. Из чего они делались, до сих пор для меня остается загадкой, на вид они были черно-коричневые, а вкус – как будто жуешь поджаренные опилки. Но, ничего, ели, не жаловались, еще казалось вкусно.

На вокзале в здании бывшего железнодорожного ресторана, который во время войны был превращен в обыкновенную столовую, мы питались. Но чаще, я брала обеды

домой, в кастрюльках. Мы предпочитали есть дома, так как кое-что можно было сэкономить и на ужин. К тому же, на дом, в кастрюльку как-то побольше наливали, чем в тарелку. А может, просто казалось так.

Столовой еды не хватало. Меняли в соседних деревнях кое-что из одежды на картошку. Как только мы приехали в Верецагино, с помощью квартирной хозяйки обменяли две юбки - мою и мамину. Суконные, неопределенного цвета, в полоску (они у нас были выходные), обменяли на два ведра картошки. Ее варили дома по вечерам. Ели без ничего. А чай пили – чуть посыпав солью кусок хлеба, сахара выдавалось мало. А больше уже менять было нечего.



Денег тоже было мало. Мама, не помню сколько, получала, я же получала 200 рублей в месяц. Но за деньги и купить было нечего на рынке. Рыночные цены – буханка хлеба – 200 рублей, мед – 1000 рублей за килограмм, масло – 1000 рублей за килограмм, молоко – 100 рублей за литр. Мы питались тем, что получали по карточкам – по 600 грамм хлеба в день плюс столовский приварок. Многие получали хлеба по 400 грамм. Высшая категория была – 800 грамм.

Одежда была самая скромная. У меня имелось два летних платья. Одно ситцевое, когда-то оно было белое в цветочек, но вылиняло и было перекрашено в красный, довольно блеклый цвет. Фасон – вырез – каре, четырех клинка, рукавчик – крылышком, внизу – оборочка. По моде тех лет. А второе платье было черное креп-жоржетовое, куплено на барахолке еще в начале войны. Тоже четырех клинка, рукавчик – фонариком, вырез – уголком и жабо, пристегнутое брошкой с тусклыми камушками. Это было – выходное. И еще была у меня черная соломенная шляпка-конотье, неизвестно откуда взявшаяся. На ногах – черные, чиненые-перечиненые туфельки на ремешке и носочки. Так я и ходила все лето. Ведь мы уехали в эвакуацию в чем были, ничего с собой не успев взять.

Помню, раз была в красном уголке депо на втором этаже на вечере танцев, еще в самом начале работы в депо. Но почему-то почти не танцевала. Наверное, я все же отличалась от «своих» привычных деповских девчат, была слишком городская и меня стеснялись приглашать. Наверное, вечер был на праздник 1 мая, больше я не помню вечеров. Все же было это в 1943, в голодном тылу.

Жили мы в Верещагино на центральной Первомайской улице. Рядом вокзал. Дом был двухэтажный деревянный, очень старый, наверх вела деревянная скрипучая лестница с перилами.

Отдел кадров находился рядом с депо. Во второй комнате находились начальник отдела кадров и его заместитель Катя Каменских. Муж у нее был машинистом.

Из Верещагино мы, вместе с училищем в августе 43 года, переехали в город Красноярск. Там я закончила вечернюю школу, поступила в Красноярский пединститут и закончила его в 1949 году.

Из воспоминаний Ставровской Нины Александровны. 264



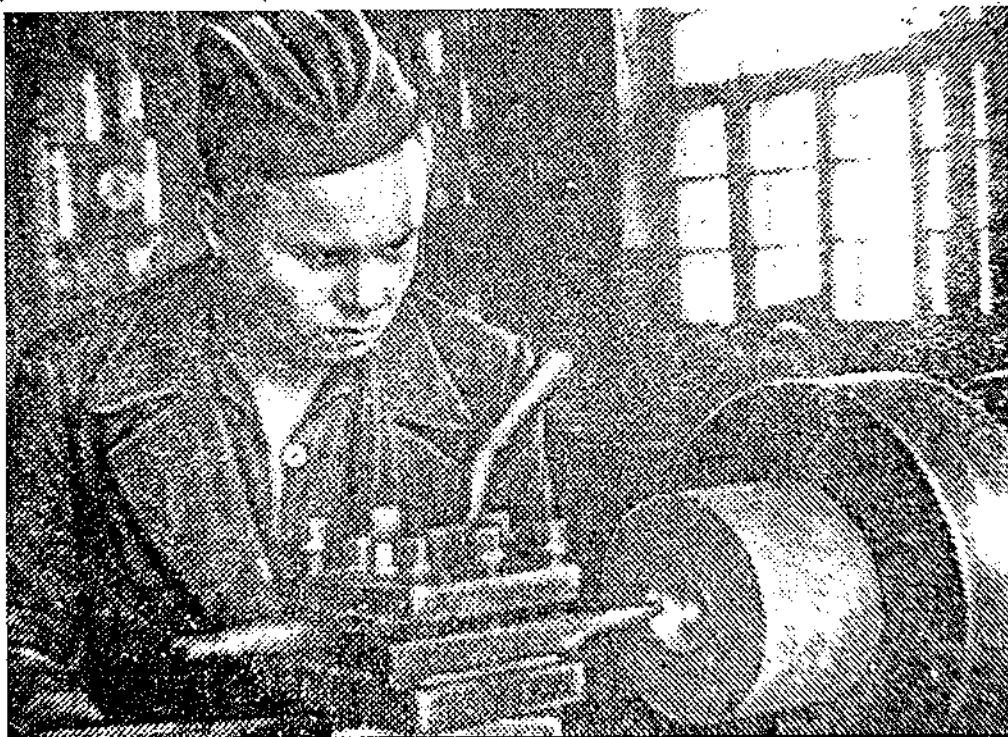
15 ноября 1943 года
 Запольских Владимир
 Степанович. 1925 года
 рождения, рядовой
 Советской Армии, пропал без
 вести на фронте.
 Мобилизован на фронт 19
 ноября 1942 года с
 должности слесаря депо №
 1 локомотивного депо
 Чусовская.



1943 ноября 1. Понедельник.

*Секретарю узлового парткома ст. Пермь Тимофееву.
Начальнику службы пути дороги Толмазову.*

Путевые ремонтно-механические мастерские дороги при станции Пермь-2 организованы с 1 июня 1942 года. Мастерские имели только 36 человек личного состава. С 1943 года штат мастерских начал увеличиваться за счет окончивших ФЗО и безнадзорных подростков, передаваемыми железной дороге органами НКВД. Количество безнадзорных подростков достигло 50 человек, при общем количестве работающих 110.



Никитин И. Ф., - токарь, член коммуны имени Макаренко в Пермской дистанции пути.

Расширена деятельность мастерских: построен электро-сварочный цех, расширен механический цех, строится авторемонтный цех. Построено общежитие на 60 человек, организовано подсобное хозяйство на разъезде Клестовский. После трехмесячного обучения квалификации кузнецов освоен массовый выпуск противоугонов.

Основной рабочей силой мастерских является молодежь, требующая максимального внимания и материального обеспечения. Необходимо сейчас 50 пар нательного белья, 60 пар верхних хлопчатобумажных костюмов, 50 штук телогреек ватных, 30 пар



обуви. Отсутствие всего этого уже привело к массовым невыходам молодых рабочих на работу. Особенно 29 –30 - 31 октября. Работники в основном привлеченные через НКВД. Разъяснительная работа при таком материальном положении затруднительна. Но другой рабочей силы нет и надо создавать нормальные материально-бытовые условия молодежи.

Прошу Вашего ходатайства перед руководством и партийными органами об оказании необходимой помощи, так как других людских резервов не имею.

Из докладной записки начальника путевых ремонтно-механических мастерских Жаворонкова Георгия Ивановича. ²⁶⁵

Пояснение к документу:

Георгий Иванович Жаворонков никогда не был педагогом. Был начальником мастерских. С началом войны люди ушли на фронт. Осталось несколько старых рабочих. Людей не хватало.

Пришла мысль взять подростков. Сначала ему дали двух подростков, снятых с буферов железнодорожных вагонов. Через пару дней он уже шел с группой восемь человек. Потом еще пять. Потом двенадцать. Одни потеряли родителей в эвакуации, другие просто ушли. Первых двух - Василия Самсонова и Семена Голубева Георгий Иванович привел прямо из детской комнаты милиции.

Так зародилась коммуна. Своеобразная производственная коммуна в городе Молотове на базе хозяйства путевых мастерских. Сами разработали «положение». Избрали Совет коммуны – Валя Быкова, Тася Лычкина, Павел Бельтюков, Зоя Ваняшкина, Александр Бак. Вожаком комсомольской организации стал Петр Кабанов – весельчак, баянист.

Были трудные дни. Было холодно в бараке. Эти светлые, чистые цехи построили сами коммунары. Сложили кирпичные стены, застеклили окна, оборудовали крышу. Построили для себя общежитие. Установили станки в цехах. Эта продукция, за которую они получают заработную плату – дело их рук. И хороший суп, и жирная каша, и ледяной каток, и дорогой баян.

Здесь ценят дружбу, товарищество, честность. Ценят труд другого. Никто не ляжет в обуви на постель. Не уйдет из мастерской, не прибрав своего рабочего места. Валентин Быков стал превосходным кузнецом на пневматическом молоте. Семен Голубев стал электросварщиком, Алеша Кошелев приобрел профессию кузнеца. Никитин получил специальность токаря. Мария Иванникова стала электросвар-



Самсонов В.Д. - сварщик мастерских Пермской дистанции пути, член коммуны имени Макаренко.



щицей. Когда попадает новичок, его прикрепляют к такому же пареньку, который уже прошел эти ступени. Ребята сами выработали правила внутреннего распорядка и представили на утверждение начальника дороги.

Много чего не хватает. Нет собственной столовой, нет клуба, библиотеки. Эти ребята идут в жизнь верной дорогой.

7 октября 1945 года коммуна была ликвидирована. Из воспитанников колонны 22 человека закончили обучение в 4-м классе вечерней школы. 8 человек - учатся в

Сообщение.

21 ноября 1943 года
Пеленев Иван Леонтьевич,
рядовой 28-й стрелковой
дивизии, номер противотанкового ружья, погиб в бою на фронте под Кривым Рогом, Украина, в возрасте 40 лет. Мобилизован на фронт 18 января 1943 года с должности дежурного по станции Субботники.

железнодорожном техникуме. А бывший секретарь комсомольской организации Петр Кабанов зачислен в число студентов Днепропетровского железнодорожного института.

Из газетных статей. ²⁶⁶

1943 декабря 7. Вторник.

Начальник станции Чепца Бойцов и его заместитель Ичетовкин незаконно занимались переадресовкой вагонов за взятки.

На станцию Чепца в адрес Игринского райпотребсоюза прибыли два вагона груженые солью. По просьбе представителя Игринского райпотребсоюза вагоны были переадресованы на станцию Игра, строительство № 38. Начальник станции Чепца Бойцов и его заместитель Ичетовкин за эту услугу потребовали и получили 2,5 тонны соли, по 500 кг взяли себе, остальную раздали разным лицам. На полученную соль Бойцов и Ичетовкин выменяли себе по корове.

Кроме того Бойцов сожительствовал с несколькими женщинами, которые от него имеют детей (Иванова, Федотова).

Бойцов и Ичетовкин привлечены к уголовной ответственности.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ²⁶⁷

1943 декабря 17. Пятница.

В 21-35 на перегоне Кузьма – Кабалут, на 309 километре потерпел крушение наливной поезд № 2911, возник пожар, повреждено 21 вагон, повреждено 350 метров пути, перерыв в движении составил 10 часов

55 минут. Убит поездной вагонный мастер Коновалов.

Крушение произошло вследствие излома острордефектного рельса под поездом.



Дорожный мастер Катаев проходил путь нерегулярно, с 23 ноября по 17 декабря осмотр пути не производил. Приговорен к 7 годам лишения свободы.

Бригадир пути Комаров 14 декабря, производя работы на 309 километре, рельсы не осмотрел, не осмотрела и рабочая бригада. Между тем дефект рельса мог бы быть обнаружен при помощи простых инструментов - зеркальца и молотка. Комаров сроков осмотра не соблюдал. Приговорен к 10 годам лишения свободы.

Из приговора Военного трибунала дороги.²⁶⁸

Из итогов 1943 года.

Знамя ГКО было присуждено коллективам пяти предприятий - в ноябре и декабре 1943 Шалинской дистанции пути, в январе 1943 года вагонный участок Чусовская и паровозное депо Пермь-2. В июне знамя получили в Зуевском отделении службы движения. В июне -- июле паровозное депо Верещагино.

23 предприятия получали переходящее красное знамя НКПС и ВЦСПС. В сентябре знамя НКПС получили ЭЧ-Чусовская, ШЧ-Чусовская. В сентябре и октябре знамя НКПС получили Пермская железная дорога.

В паровозном депо Верещагино восстанавливаются изношенные паровозные детали по качеству и срокам службы не уступающие новым. Заместитель начальника депо Пискунов применил в качестве подбивки на тендерах паровозов ФД специально приготовленную стружку. Если в декабре 1942 года стружка была применена на одном паровозе, то в ноябре 1943 года работало уже 7 паровозов, в настоящее время весь эксплуатационный парк паровозов паровозного депо Верещагино переведен на этот вид подбивки, обеспечивающей качественную эксплуатационную работу. Инженер депо Верещагино Слаутина помогла освоить изготовление типовых колпачков элементов «Элеско», карбид-кальция, наждачных кругов, расточку цилиндров без отъемки задних крышек.

В течение 1943 года в электродепо Чусовская поступило от других дорог 16 электровозов, состояние которых было не вполне пригодных для работы на нашей дороге: малое количество печей, отсутствие аккумуляторных батарей. Штат электробригад состоит в большинстве из

Сообщение.

5 декабря 1943 года Пасынкова Екатерина Ефремовна, медсестра санитарного поезда № 315 погибла на фронте около разъезда Сухой Полтавской области, где и похоронена. До войны работала в Пермском паровозном депо счетоводом. С началом войны пошла на курсы медсестер, окончила их и отправилась на фронт с санитарным поездом 3 октября 1941 года.



Слаутина А.М.- инженер паровозного депо Верещагино.



машинистов 3-го класса и малоквалифицированных помощников машинистов. «Молотовэнерго» снимало напряжение или понижало в течение 698 часов.

Старший инженер Дорстроя Ипатов В.И. предложил изменить проект подъездных путей и площадки тяговой подстанции Ляды, представив свой проект, по которому значительно уменьшился объем земляных и путевых работ, что снизило стоимость строительства более чем на 30 тысяч рублей.



8 декабря 1943 года Колчин Юрий Васильевич, погиб в бою в Кировоградской области Украины в возрасте 19 лет. Мобилизован на фронт 15 августа 1942 года с должности слесаря локомотивного депо Чусовская.

Улучшение путевого хозяйства произошло главным образом во второй половине 1943 года. В начале 1943 года средний бал по дороге первого квартала был 451, во втором квартале 285. Если в 1942 году Бисеровская дистанция пути была аварийной, то на 1 января 1944 уже не имеет предупреждений об ограничении скорости. Не имеют предупреждений также дистанции Пермь, Кунгур, Шаля. Улучшение достигнуто в результате перевыполнения плана среднего ремонта пути, сплошной смены рельс новыми на 44%. Капитального ремонта на 97%.

Вследствие недостатка квалифицированных рабочих и увеличения объема работ с июня переведено на 11-часовой рабочий день работники вагонных и паровозных депо, бригадиры и обходчики пути.

Нарушения Указа составляют 11,6% от общего наличия штата. Отдано под суд 806 человек из них за дезертирство 562, за прогулы 197. Объявлено выговор – 1483, смещены на низшую должность 294, подвергнуты административному аресту – 770 человек, Командиры не явились примером дисциплины – нарушений старшего командного состава – 6, среднего – 337, младшего – 348, что составляет 28% к общему числу нарушений.

Порождали нарушения неудовлетворительные бытовые условия. В результате содержания общежитий в антисанитарном состоянии, отсутствия в достаточном количестве постельных принадлежностей, низкого качества общественного питания, имели место уход молодежи с производства в Сылвенской дистанции пути, в путевых дорожных мастерских станции Пермь-2.

В связи с болезнью освобождены начальник службы пути, начальник дистанции пути Бисер, начальник ВРП Пермь.

Сняты как не обеспечившие работу начальник Кизеловского отделения службы движения, начальник ВРП Кизел и Усольская, начальники станций Губаха, Кизел и



Чусовская, на этих станциях начальники сменились дважды, второй раз откомандированы по указанию НКПС. По указанию НКПС откомандированы также начальник грузовой службы, службы движения, начальник Пермского отделения службы движения, начальник паровозного депо Кизел, начальник Чусовской дистанции сигнализации и связи.

Неудачно подобраны оказались ДН Кизел Виноградов, в связи с пьянством, снят и исключен из партии. Из-за частой болезни - туберкулез легких – неудовлетворительно руководит ДН Пермь Пономарев.

Согласно указания НКПС, как правило, молодые специалисты назначаются только на производство. На 1 января 1944 года на дороге было 326 инженеров, из них в управлении работали 124, на линии 202. На станции Пермь-2 – 2 инженера, на станции Чусовская – 1, в паровозном депо Верещагино – 4, в паровозном депо Пермь – 3, в Кизеловском отделении службы движения – 3.

Принято демобилизованных из РККА 422 человек.

За время войны уволено в РККА – 869 человек, откомандировано в спецформирования – 1147, арестовано 378, уволено по болезни и на пенсию – 748, сбежало - 586 человек.

Откомандировано на освобожденные дороги в порядке оказания помощи – 798 человек. В связи с организацией паровозных колонн № 25, 76, 77, 79 – передано для работы 400 человек.

Важный вопрос - целесообразность существования организованного Пермской дорогой Военно-эксплуатационного отделения, которое находится на Свердловской дороге и работники - 521 человек, используются дорогой по своему усмотрению на разных работах, причем 50 процентов квалифицированных рабочих работают не по специальности.

Были проведены мероприятия по привлечению новой рабочей силы: мобилизация 150 комсомольцев по решению обкома партии, мобилизация рабочей силы в Зуевском и Базелинском районе Удмуртии, работа среди железнодорожников по приему на работу членов их семей.

В 1942 году технических школ на дороге не существовало. Имеющиеся в 1941 году школы мастеров соцтруда с собственными учебными помещениями, общежитиями, учебными мастерскими были полностью ликвидированы и их здания переданы различным организациям в Верещагино, Шале, Чусовской.



Зорина Н.И. - дежурный по станции Чусовская.



Таким образом, к началу 1943 года учебной базы на дороге фактически не существовало, кроме разного рода курсов. Положение стало нетерпимым. На станции Верещагино от военного ведомства было получено здание вывшей школы мастеров соцтруда и развернута Верещагинская техническая школа. Получено здание закрытой школы ФЗО на станции Бисер и развернута техническая школа путейской специальности. На учебной базе Молотовского железнодорожного техникума развернута Молотовская техническая школа. Освободившееся помещение на станции Балезино бывшей школы ФЗО и свободные помещения продпункта и в эти помещения переведена со станции Зуевка техническая школа. На станции Курья организована школа подготовки массовых профессий – кондукторов, стрелочников.

Наиболее неблагополучная с кадрами Бисеровская дистанция пути. При потребности 622, работает 481 человек. На дистанции существовала школа ФЗО путейской специальности, от которой пришло 135 человек путевых рабочих и путеобходчиков, Было командировано в дистанцию 100 человек. Но за время войны



Быкова Е.В.- сцепщик станции Кизел

уволилось 463, в том числе 211 в РККА, Некоторая часть работников дистанции под всякими предлогами стремится уйти с дистанции. В области создания для работающих



достаточной продовольственной базы дистанция является самой тяжелой на дороге. На всем протяжении дистанции – 177 км нет колхозов, совхозов, очень трудно изыскать дополнительное продовольствие.

В Верещагинский вагонный участок принято 168 человек. Уволено 154. 12 человек выбыли в РККА. Выбыли на другие дороги, переведены в передвижные вагонные колонны № 22 и 54. 8 человек арестованы за кражу и другие преступления. 20 человек сбежало, главным образом молодежь, которая еще не воспиталась. И этому способствовало плохое питание и плохие жилищно-бытовые условия, а главное – тяга к родным.

На дороге работает 42 женщины помощниками машинистов паровозов, в 1942 году было 12, помощниками машинистов электровозов – 42, было в 1942 году – 9.

Таня Зуева - машинист электродепо станции Чусовская. В 1942 году она была принята в депо на должность чернорабочей. Освоила специальность помощника машиниста, окончила курсы машинистов и сейчас лучший машинист. Награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Нина Зорина 16-летней девушкой пришла на станцию Чусовская и стала работать чистильщицей путей. После упорной учебы стала старшей стрелочницей и затем и дежурным по станции. Награждена медалью «За трудовую доблесть».

На станцию Кизел пришла работать Быкова Е. В., в индивидуальном порядке была подготовлена сцепщиком вагонов и работает безукоризненно.

Валентина Ивановна Чернавина отлично овладела профессией машиниста электровоза, водит поезда и не имеет брака. Вера Ивановна Семеновых отлично овладела специальностью токаря-шечника в Кизеловском вагонном участке.

В тяжелое положение попали клубы и красные уголки. Половина клубов были заняты под нужды Красной Армии. Ранее избранные правления клубов прекратили свою деятельность. До войны были клубы в Верещагино, Перми, Кунгуре, Балезино, Шале, Чусовской, Бисере, Кизеле, Усольской.

Закрываются полностью клубы в Верещагино, Перми, Чусовской, Кизеле, Усольской, частично в Шале.

В 1943 году освобождены клубы в Верещагино, Кизеле, Шале. Работали летние клубные сады в Верещагино, Кунгур, Чусовской, в них восстановлены павильоны, площадки. Все клубы оснащены бедно. Имеется на дороге 112 красных уголков.

Звуковые киноустановки есть в Верещагино, Кунгуре и две в вагон-клубах. Появилась новая на станции Бисер. Есть четыре радиоузла.

Библиотеки есть в Балезино, Верещагино, Пермь-2, Кунгуре, Чусовской и Бисере. Заведующая Верещагинской библиотекой Костарева сохранила и переплела комплекты газет и некоторых журналов, вышедших во время войны.

Сообщение.

В декабре 1943 года Кладов Андрей Ильич, 1914 года рождения, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 5 сентября 1941 года с должности слесаря депо № 1 локомотивного депо Чусовская.



Политмассовая работа была направлена прежде всего на агитацию и пропаганду побед Красной Армии на фронтах, пропаганду выступлений Сталина, указа о введении военного положения на железных дорогах. Проводились регулярные читки сводок Совинформбюро по цехам, общежитиям, красным уголкам, на планерках. Сводки ежедневно передавались на линейные станции и околотки. На дороге выходят две многотиражки: дорожная газета «Сталинская путевка» и газета Чусовского отделения «Сталинец», сейчас переведенная в Кизел.

Чаще стали выступления художественной самодеятельности. Завклубом Верещагино Савинцев сам пишет в стихотворной форме, а самодеятельность показывает материал на местные производственные и бытовые темы из жизни узла. У Усольской заведующая библиотекой Ощепкова сама сочиняет и исполняет под балалайку частушки и куплеты на злобу дня, получила шутовое имя «бабы-раешницы». В Чусовой издается сатирическая газета «Горячая промывка», в Верещагинском клубе «Экстренно-вынужденный выпуск»:

Сообщение.

В 1943 году

Щербakov Николай

Александрович, 1920

**года рождения, пропал
без вести на фронте.**

**Мобилизован на фронт
11 сентября 1941 года с
должности помощника
машиниста электровоза
депо Чусовская.**

Регулярно выступают коллективы Ленинградского академического театра оперы и балета имени Кирова в Перми, Ленинградский ТЮЗ в Березниках и Кизеле, Театр эстрады и миниатюр в Перми. Выступали известные солисты: тенор Циммерман, скрипач Ойстрах, ансамбль пляски и песни под управлением Дунаевского.

С 15 июля по 1 октября проведен смотр художественной самодеятельности, который закончился дорожной олимпиадой. В смотре приняли участие 1252 человек. Особого упоминания заслуживает: хор русской народной песни в Верещагино, руководители - вагранщик паровозного депо Пюткин и домохозяйка Рылова. Хор станции Бисер - руководитель воспитательница железнодорожного интерната Левченко О.Г. Драм коллектив станции Верещагино, хорошо показавший пьесу «Платон Кречет». Драмкружок управления дороги - руководитель Алякринский, работник управления, прекрасно отработавшие лирическую пьесу в стихах В. Гусева «Твоя песня».

Особо отмечен машинист депо Пермь Телегин С.В., юмористические рассказы, зимой он организовал концертную бригаду из рабочих депо, которая дала на линии 35 концертов.

Из годовых отчетов и приказов по Пермской дороге.²⁶⁹

Воспоминание о войне.

В мае 1941 года Михаил Никитович Хренов стал мастером в цехе электродепо Чусовская.

Война вспоминается, как непрерывный тяжелый труд. Крушений и аварий было много. Колея содержалась плохо.

В цехе работали пацаны и женщины. Запасных частей не было, а за ремонт



спрашивали по законам военного времени. Мастер Хренов собирал своих мальчишек и ехал на станцию Кизел. Там на тупиковых путях собиралась разбитая техника и вагоны. Снимали все, что можно было использовать вновь или после обработки пустить в дело.

Один из детей военного времени, Виктор Иванович Блинов, вспоминая, рассказал:

- В войну работали, не считаясь со временем, пока наряд-задание не будет выполнен. Зачастую идти домой не было сил и желания. Очень хотелось спать, и потому оставались прямо в цехе. В шесть часов утра наш мастер Хренов был уже на рабочем месте. Уходил из цеха последним, убедившись, что все необходимое по ремонту локомотивов выполнено. Мы не могли понять, когда он отдыхает.²⁷⁰



Война - 1944 год.

Война - 1944 год.

*Да здравствует все то,
благодаря чему мы,
несмотря ни на что.
Юрий Никулин,
фронтовик.*

Предисловие главы.

В 1944 году были сделаны важные усилия по укреплению материально технической базы мастерских по ремонту паровозов, осваивались технологические процессы ремонтных работ. В помощь дороге Наркоматом путей сообщения была организована на станции Пермь-2 передвижная паровозо-ремонтная колонна.

Была разработана и применена технология вождения двойных поездов одним электровозом.

Для выхода из затруднения по вывозке Кизеловских углей был разработан и внедрен совместный технологический процесс работы станций Кизел и Губаха с подъездными путями шахт.

Вместе с тем улучшено снабжение продовольствием за счет подсобных хозяйств, налаживалось дополнительное питание передовиков производства и ослабленных рабочих. Было обращено внимание на бедственное положение учителей и медиков и сделана попытка упорядочения снабжения их, прежде всего продовольствием.

На фронтах Великой отечественной войны медленно и трудно шло освобождение нашей территории от захватчиков, в конце года война ушла из нашей страны в Европу.

От события к событию.

1944 января 4. Вторник.

Исключительно нетерпима, как по размерам разрушения, так и по срокам восстановления авария 25 ноября 1943 года на перегоне Усьва – Нагорная на 62 километре. Авария произошла с обрывом контактного провода, несущего тросса, излома одной опоры и четырех пантографов на двух электровозах. Перегон был закрыт с 22 часов 10 минут 25-го ноября до 10-30 26-го ноября, задержано 10 поездов.

Не менее безобразным явлением были и последующие аварии.



7 декабря 1943 года в 17-50 на перегоне Калино – Вереинская – обрыв контактного провода при разрыве в продольно-несущих тросах и поломка двух пантографов на электровозах. Первоначальная причина – пережог несущего троса на анкерном обводе в месте крепления питательной алюминиевой трехболтовой клеммы. Клемма не создавала необходимого электрического контакта вследствие недостаточного поджатия. Работы по ликвидации аварии закончились 8 декабря в 10-40, почти 15 часов.

9 декабря 1943 года в 6 - 25 на этом же перегоне на воздушном промежутке «Д» станции Вереинский произошел обрыв двух контактных проводов и обрыв струнок в трех пролетах. Вследствие пережога контактного провода под фиксирующим зажимом двойного фиксатора, у которого во время монтажа не была поставлена питательная перемычка. Работы закончены в 12-05.

Перерывы в движении удлинялись и из-за медленного сбора аварийных бригад и поэтому:

Установить порядок обязательного нахождения на дому определенного числа рабочих в нерабочее время.

Обязать ЭЧК постоянно информировать энергодиспетчера о своем местонахождении. Выезд начальника дистанции с постоянного места жительства допускается только по разрешению начальника участка энергоснабжения.

Из приказа начальника Пермской дороги. 271

1944 января 4. Вторник.

Незначительное похолодание в декабре 1943 года вызвало резкое ухудшение работы паровозников – опоздания поездов, остановки в пути по нагону пара. Одной из главных причин явились порчи стокеров на паровозах. За 25 дней декабря испорчено по депо Верецагино 28 стокеров, по депо Кунгур – 18.

Выдвигаются оправдывающие причины такого явления: изношенность винтов, плохой уголь. Но это было и в теплый период года. А между тем, 70% поломок от небрежной эксплуатации стокеров: от замораживания угля в хоботе и корыте стокера, от попадания посторонних предметов на конвейер, от небрежной сварки винтов и нарушения технологии ремонтов стокеров.

Из приказа начальника Пермской дороги. 272

1944 января 9. Воскресенье.

Железнодорожники Пермской дороги приняли шефство над Белорусской дорогой и отправили первый эшелон с оборудованием и материалами. Паровозная служба послала весь инструмент и запчасти, необходимые для одного депо. Служба пути отправила оборудование, инструмент и материалы, которыми можно укомплектовать дистанцию пути из 10 околотков. Грузовики выделили инвентарь и инструмент для

Сообщение.
В январе 1944 года. Каюков Василий Иванович, 1918 года рождения, лейтенант Советской Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт в 1943 году с должности токаря паровозного депо Кунгур. Дома остались мать, сестра и три брата.



Война - 1944 год.

погрузочно-разгрузочной конторы. Служба движения - оборудование для шести станций 3-го класса и одной станции 2-го класса.

Отправлены также сигнальные принадлежности, электромоторы, два вагона рессор, вагон чугунного литья, комплект оборудования для бани, оборудование для школы, детсада и детских яслей.

Готовится второй эшелон.²⁷³



Азанов Николай Петрович – передовой кочегар паровоза депо Верещагино.

1944 января 11. Вторник.

Систематические перебои в питании паровозных котлов антинакипином из-за отсутствия химикатов поставили вопрос о создании установки приготовления антинакипина собственными силами на базе использования продукции местных химзаводов.

Используя опыт кустарной установки Закамской ТЭЦ, начальником технического отдела паровозной службы Королевым Алексей Михайловичем и начальником дорожно-химической лаборатории Уваровой разработан проект установки приготовления динатрий-фосфата с годовой производительностью до 180 тонн. Испытанием установки получено динатрий-фосфата в твердом виде 300 кг в одну смену. Это с избытком обеспечит потребности дороги.

*Из приказа начальника Пермской дороги.*²⁷⁴

1944 января 13. Четверг.

При проверке состояния пути Лысьвенского околотка Чусовской дистанции помощник участкового ревизора НКПС Житков М.Ф. обнаружил на 23 километре Лысьва – Невидимка рельс с продольным отколом головки длиной 530 мм, который мог привести к неизбежному крушению поезда. Рельс заменен.

Проходя дальше по перегону, Житков на 25 километре обнаружил 2-й рельс, у которого была старая сквозная трещина под головкой и вертикальное расслоение головки длиной 2200 мм, что явно угрожало безопасности движения. Житков направил бригаду соседнего рабочего отделения на ограждение опасного рельса и его замену, а сам пошел дальше по направлению станции Невидимка.

На 29 километре он встретил поезд № 985, следовавший в сторону опасного рельса и попытался его остановить, но машинист Сыропятов спал, поезд был остановлен на стопкран старшим кондуктором Соболевой, которая услышала крики и увидела сигналы Житкова. Предупреждение поезду о замене рельса было выдано.

Всего на 8 околотке было обнаружено 12 остродефектных рельс.

За 1943 год Житков в процессе осмотра пути предотвратил 21 случай крушений поездов.

*Из приказа начальника Пермской дороги.*²⁷⁵



1944 января 17. Понедельник.

Введен в постоянную эксплуатацию электрифицированный участок Чусовская – Комарихинская с пуском тяговых подстанций Вереинская и Кутамыш.²⁷⁶

1944 января 18. Вторник.

На 75-м километре перегона Косьва – Нагорная произошел обрыв 22 вагонов от поезда № 928. Старший кондуктор Соболева затормозила все ручные тормоза в оторвавшейся части, и подложила башмаки. Но так как обрыв произошел на подъеме и машинист без сигнала старшего кондуктора произвел осаживание, оторвавшуюся часть удержать не удалось, она развила большую скорость, проследовала разъезд Косьва в направлении станции Губаха.

Дежурный по разъезду Косьва Шилкова сообщила дежурному по станции Губаха Черепанову об уходе вагонов. Черепанов распорядился закрыть семафор прибывающему на 2-й путь наливному поезду, а для оборвавшейся части стрелки перевести в направлении на шахту Калинина и подложить башмаки. Старший стрелочник Мялицина и младшая Останина сделали это, и оторвавшаяся часть была задержана по направлению шахты на башмаках.

Из приказа начальника Пермской дороги.²⁷⁷



Бурдин Г. Ф. -
передовой кузнец
депо Верецагино.

1944 января 18. Вторник.

Слушали: Заявление сирот Ознобихиных об оказании помощи.

Постановили: Учитывая тяжелое материальное положение детей Ознобихиных, отец на фронте, мать детей умерла, оказать денежную помощь в сумме 350 рублей по статье оказание помощи членам союза.

Из протокола заседания Дорпрофсожа Пермской дороги.²⁷⁸

1944 января 31. Понедельник.

13-летняя дочь путеобходчика Тамара Горохова шла по полотну железной дороги перегона Кормовище – Кумыш в вагон-лавку. На 63 километре заметила отвалившийся кусок рельса длиной 12 см. Девочка быстро побежала на станцию и заявила начальнику станции Воеводину. Начальник станции сообщил бригадиру пути Перетягину. В это время уже вышел поезд из Кумыша. Бригадир Перетягин принял меры к ограждению опасного места. Поезд был остановлен у излома. Предотвращено крушение поезда № 964.

Из приказа начальника Пермской дороги.²⁷⁹



Война - 1944 год.

1944 февраля 4.

Слушали: Заявление об оказании материальной помощи товарища Бельской.

Постановили: Учитывая, что муж товарища Бельской - бывший железнодорожник, погиб будучи в партизанском отряде, защищая Родину, оказать денежную помощь сумме 250 рублей.

Из протокола заседания президиума Дорпрофсожа.²⁸⁰



3 февраля 1944 года Махнутин Иван Прокопьевич погиб в бою под Киевом. Мобилизован на фронт 13 мая 1942 года с должности слесаря локомотивного депо Чусовская.



В феврале 1944 года Летов Александр Николаевич, рядовой Советской Армии, пропал без вести на фронте в возрасте 36 лет. Мобилизован на фронт 21 февраля 1942 года. Работал составителем поездов станции Левшино.



27 февраля 1944 года Батуев Дмитрий Григорьевич, рядовой Советской Армии, погиб в бою в возрасте 35 лет. Мобилизован на фронт с 29 сентября 1941 года с должности рабочего Пермского вагонного участка..

1944 февраля 5. Суббота.

Дорожный мастер 1-го околотка Кизеловской дистанции пути Тиунов избрал метод отсиживания в табельной и на дому. Пути на околотке не проверял с 11 ноября 1943 года в течение 55 дней. Пользуясь этим, бригадир пути Бабилов с 3-го отделения не проверял с 8 ноября 1943 года.

Натурной проверкой установлено: уширение пути, восемь остро дефектных рельс, один лопнувший при наличии на околотке рельс, 14 разорванных стыков. Станция Нагорная, имеющая всего четыре пути, завалена снегом. Дорожный мастер Тиунов, вместо принятия мер в получении рабочей силы для снегоборьбы в поселковом Совете и привлечения домохозяек, занялся хищением и разбазариванием хлеба, предназначенного для рабочих по снегоборьбе.



24 января 1944 года в 11 часов для Тиунов, проходя по перегону Усьва – Нагорная, на 68 километре обнаружил лопнувший рельс, от которого ушел, не приняв мер к ограждению опасного рельса. Через 5 часов кусок рельса выпал на путь и в поезде № 1901 произошел сход с рельс вагона обеими скатами и перегон был занят длительное время.

Тиунов снят с работы и передан следственным органам.

Из приказа начальника Пермской дороги.²⁸¹

1944 февраля 10. Четверг.

Состояние монтажных работ электрифицируемого участка Комарихинская – Пермь-2 неудовлетворительное. Плохо используется имеющаяся рабочая сила. Недостаточны заботы о создании нормальных условий в общежитиях и столовых.

Необходимо закончить монтаж тяговых подстанций Пермь-2 и принять напряжение к 15 марта 1944 года, закончить монтаж контактной сети Пермь-2 – Пермь-1, станции Пермь-2 и станции Пермь-1 к 1 июня 1944 года.



Монтажники контактной сети бригадир И. Д. Матушкин, мастер М. С. Костогоров, начальник монтажной колонны и бригадир П. Д. Кудряшев.

Для поддержания нормальных условий в общежитиях и стирке белья одиночек отлустить 100 кг мыла, из них не менее 50

кг мыла хозяйственного. Обеспечить Левшинский энергоучасток из расчета 30 пар валенок, 150 комплектов нижнего белья, 200 пар летней обуви, из них 100 пар ботинок для работников контактной сети и 200 комплектов хлопчатобумажных костюмов.

Прикрепить работников электрификации к столовым и магазинам наравне с работниками ведущих служб и полностью отоваривать продовольственные карточки рабочих, занятых на монтаже электрифицируемого участка. Обеспечить 2-х разовым питанием основных производственных рабочих и командный состав, занятых на монтаже в количестве 450 человек из фонда ДорУРСа.

Из приказа начальника Пермской дороги.²⁸²



1944 февраля 11.

Пермский городской комитет помощи больным и раненым бойцам и командирам Красной Армии отмечает, что шефская работы со стороны железнодорожников поставлена неудовлетворительно.

Шефы в своей работе ограничиваются только оказанием материальной и денежной помощи. Шефы посещают госпитали только в праздники.

Исключение составляют только железнодорожная школа № 4, которая провела своими силами 16 докладов и лекций и пять концертов, и железнодорожная охрана, которая провела девять концертов силами художественной самодеятельности.

Из постановления городского комитета помощи больным и раненым.²⁸³

Сообщение.

5 февраля 1944 года
Астраханцев Павел
Иванович, 1902 года рождения,
рядовой Красной Армии,
стрелок 219-го стрелкового
полка 11-й стрелковой
дивизии, погиб в бою на
фронте, похоронен в деревне
Омути, Эстония. Мобилизован
на фронт 13 января 1942 года
с должности старшего
весовщика станции Кунгур.

Сообщение.

14 февраля 1944 г.
Радыгин Владимир
Павлович, 1924 года
рождения, погиб в
бою на фронте в
Киевской области.
Мобилизован на
фронт 2 сентября
1942 года с долж-
ности слесаря депо
№ 1 локомотивного
депо Чусовская.

Сообщение.

8 марта 1944 года
Скрябин Геннадий
Николаевич, 1925 года
рождения, ефрейтор 20-й
бригады, погиб в бою на
фронте, похоронен в
Хмель-ницкой области,
Украина. Мобили-зован на
фронт 19 декабря 1942
года с должности
слесаря, ученика токаря
паровозного депо Кунгур.

1944 февраля 19. Суббота.

Кассир резерва проводников Алексеева систематически занималась присвоением хлебных и продуктовых карточек путем включения в списки на выдачу карточек работников ранее уволенных из резерва, а также вымышленных фамилий и учинения в списках при раздаче карточек фиктивных подписей. Таким образом Алексеевой присвоено 10 карточек рабочих, 4 иждивенческих и 6 детских. Алексеева привлечена к уголовной ответственности.

Из приказа начальника Пермской дороги.²⁸⁴

1944 февраля 23. Среда.

Путеобходчик 6-го околотка дистанции пути Бисер Якушева вступила на дежурство на перегоне Вижай – Лаки. Зная заранее, что путеобходчик Шипицина будет возвращаться домой по перегону с продуктами, Якушева приготовила железный лом и нанесла Шипициной несколько ударов по голове. Свою жертву положила на рельсы, рассчитывая, что ее зарежет первый проходящий поезд.

За несколько минут до прохода поезда Шипицину в тяжелом состоянии нашел путеобходчик Смирнов и доставил в больницу. У нее обнаружено сотрясение мозга и шесть ран.



Якушева военным трибуналом приговорена на 10 лет тюремного заключения.²⁸⁵

1944 марта 5. Воскресенье.

При следовании с поездом № 127 по перегону Заготовка – Утес на 22 километре машинистом Пирожниковым В.Н. на ходу поезда со скоростью 15 – 20 километров впереди обнаружен вылетевший кусок головки рельса длиной 300 мм. Машинист принял экстренные меры к торможению, поезд был остановлен, пройдя электровозом и двумя вагонами по месту излома рельса. По прибытию на станцию Утес сразу же была послана путевая бригада по замене рельса.

Из приказа начальника Пермской дороги. ²⁸⁶

1944 марта 6. Понедельник.

При проверке рабочей столовой вагонного участка Пермь-2 выяснилось, что работа общественного контроля сводилась лишь к одному - дежурства в столовой, при закладке продуктов представители рабочего контроля не присутствуют. На столах нет клеенок, столы выглядят грязными. При наличии в столовой 48 посадочных мест, посуды имеется только на 36.²⁸⁷

1944 марта 12. Воскресенье.

Главный кондуктор Кунгурского резерва Поспелов Н.А., сопровождая поезд № 951, при стоянке на станции Ергач, обнаружил у вагона срыв пломбы. В вагоне был неизвестный человек с целью хищения. Поспелов с помощью своей бригады закрыл вагон на накидку и доставил неизвестного к оперуполномоченному на станции Кукуштан.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ²⁸⁸

1944 марта 17. Пятница.

При сдвоенных электровозах со станции Кизел был отправлен поезд № 1542 груженный углем. На перегоне Половинка – Наклонный машинист электровоза Элиашвили и помощник машиниста Бойко заснули. При подходе к разъезду Наклонный положение входных сигналов не видели, не видели сигналов остановки дежурного по станции и стрелочника и столкнулись с прибывающим поездом № 1237.

Разбито два электровоза, 7 вагонов, повреждено 60 метров пути, убит главный кондуктор Беседина и поездной вагонный мастер Сафронов. Перегон был закрыт 14 часов 30 минут.



18 марта 1944 года Звездин Григорий Прокопьевич, рядовой автоматчик 62-й танковой бригады, погиб в бою на фронте под Тернополем, Украина, в возрасте 36 лет. Мобилизован на фронт 1 апреля 1943 года с должности дежурного по складу топлива Верещагино.



Элиашвили приговорен к 10 года, Бойко - 8 годам лишения свободы.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ²⁸⁹

Воспоминание о войне Быковой Татьяны Степановны.

Я работала путеобходчиком на околотке станции Селянка. 7 апреля 1944 года отправили меня в командировку для восстановления железных дорог после фронта на Украину.

Прибыли в город Дубно 11 мая. Там я работала на переезде. От фронта мы находились в 60 км. Бомбили каждый день, и мы каждый вечер уходили в лес. В землянках спасались от бомбежек. Осенью перевели нас на узловую станцию Здолбуново. Было там все разбито, вокзала нет, кругом одни трубы.

В Здолбуново мы жили в одной комнате втроем, работали путеобходчиками. Ночевать там не приходилось, мы уходили в землянки из города, а когда утром бомбежка затихнет – возвращались. Во время моего обхода разбомбили путь, была большая воронка, рельсы согнуло коромыслом. До бригадира было три километра. В это время стреляли зенитки по самолетам, а я пошла предупредить о разбитом пути бригадира. И в это время меня ранили в голову осколком. Но я дошла и предупредила бригадира, поезд не пустили, там был санитарный поезд.

Бэндеров там было много. Один ночью спрашивал меня, когда идут пассажирские поезда. Я ему ответила, что нет у нас расписания. А он из кармана достал пистолет и на меня. Я пистолет выбила из рук, а сама убежала.

Вскоре у меня ухудшился слух, и врачебная комиссия признала меня не годной для трудовой работы. Я уехала обратно на Родину. Сейчас я без аппарата ничего не слышу. Живу в городе Губаха-9, поселок, 10-й кило-

26 марта 1944 года
Бачурин Василий Иванович,
старшина 1-й статьи 384-го
батальона морской пехоты,
командир охранения десантного
отряда в городе Николаев, погиб в
бою. Десант в 68 человек, для
отвлечения сил фашистов при
взятии города Николаева, захватил
отдельный дом в районе порта, и
держал оборону в течение двух
суток. Уничтожил более 700
немецких солдат. Почти весь отряд
погиб. Всем 68-ми бойцам десанта
было присвоено звание Героя
Советского Союза. Такой случай
был единственный в истории войны.
Посмертно звание Героя Советского
Союза было присвоено и Василию
Ивановичу Бачурину.

В.И. Бачурин был призван в
Военно-морской флот в 1940 году. В
1938 – 1939 году работал слесарем
и кочегаром паровоза в паровозном
депо Кунгур.



метр. Живу я в старом ветхом доме. Квартиры у нас дают в первую очередь для военных, а мне ноль внимания.²⁹⁰

1944 апреля 16-17.

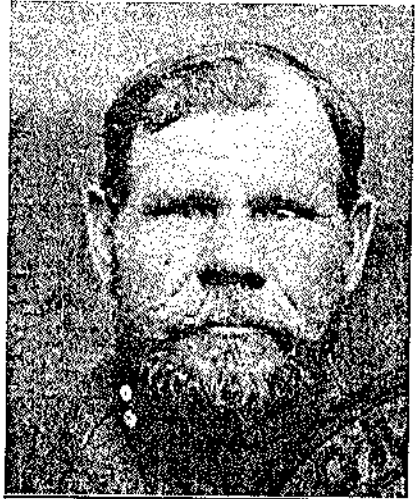
Пермская железная дорога в первом квартале 1944 года не выполнила государственного плана перевозок. В результате плохого продвижения поездов и большого простоя их на промежуточных станциях. На дороге почти ежедневно срывается погрузка угля из Кизеловского бассейна, на шахтах Кизеловского бассейна отвалы угля достигли 200 тысяч тонн.

Машинисты, их помощники, кочегары, кондукторы и поездные вагонные мастера работают по несколько месяцев без выходных дней. Вынуждены находиться в поездках по суткам и более без отдыха. Вызываются они в очередные поездки без учета подхода поездов, ранее срока на 5 - 6 часов.

*Из постановления партийно-хозяйственного актива Пермской дороги.*²⁹¹

1944 апреля 26. Среда.

Старшим контролером НКГК СССР Мищенко П.К. и контролером Селедцовым И.Ф. произведена проверка работы вагонной службы Пермской железной дороги. При этом установлено:



Кокарев И.П., передовой рабочий Пермской дистанции пути

План капитального и среднего ремонта вагонов 1-го квартала выполнен на 71,6%, по восстановлению вагонов, поврежденных военными действиями, выполнен на 32,9%. Технологический процесс отцепочного и безотцепочного ремонта вагонов нарушается. Осмотр поездов производится небрежно, а ремонт вагонов некачественно.

11 марта 1944 года осмотрщиком вагонов Князевым и поездным вагонным мастером Бондаренко отправлен со станции Губаха поезд № 926 с отсутствующими предохранительными скобами триангеля и незакрепленной тормозной колодкой. На перегоне Антабары – Утес из-за падения тормозной колодки и обрыва триангеля произошел сход вагонов с рельсов. Повреждено 3,6 километра пути.

В 4-м квартале 1943 года с Пермского на соседние вагонные участки сдано 562 больных вагонов. Отцеплены 206 на станции Верецагино, 128 – на станции Чусовская.

При осмотре в марте 1944 года на станции Чусовская, Пермь-2, Калино на выдержку 10 поездов, предъявленных как готовые для следования, оказалось, что не один поезд из-за серьезных дефектов нельзя было отправлять.



Война - 1944 год.

С вагонов, прибывающих на станцию Пермь-2, систематически снимают буферные стержни, тормозные башмаки, соединительные рукава, а из букс вытаскивалась подбивка. Так 6 и 7 марта смазчики вагонов Шадрина, Беркутова и Левшина при обработке поездов подбивку вытаскивали из стоящих рядом вагонов.



Чуприянов А.Г.
слесарь комплексной
бригады паровозного
депо Пермь-2

Организованные на базе эвакуированного Лианозовского вагоно-ремонтного завода на станции Усольская дорожные мастерские с 1942 года до сего времени не выполняют плана формирования и ремонта колесных пар. Высокопроизводительное импортное оборудование используется крайне неудовлетворительно. Из 17 станков и агрегатов – 12 использовались от 15 до 88%, а 5 не вводились в эксплуатацию.

Из трех мощных колесно-токарных станков фирмы «Гегеншайт» и «Фельзер» в работе находится только один, простаивает карусельный центральный станок «Найлье» по обработке центров, с крайне низкой производительностью используется токарно-лобовой, карусельно-бондажный, шеечно-шлифовальный станки.

Из приказа Наркома Государственного контроля СССР.²⁹²

1944 апреля 27. Четверг.

Переписью груженых вагонов, простаивающих в ожидании отправления, установлено, что начальники отделений службы движения и станций ограничиваются лишь выполнением плана погрузки вагонов на сутки, делу же продвижения грузов по назначению не уделяют никакого внимания.

На станции Пермь-2 простаивает 60 вагонов, на товарном дворе простаивают с января – февраля – марта 197 вагонов. На станции Верещагино – 107 вагонов от первых чисел марта, на станции Оверята – 3 вагона, на станции Пролетарский – 6.

На станции Чусовская с февраля и первых чисел марта простаивает 6 вагонов, на станции Лысьва – 7, на станции Калино – 3. На станции Кизел от января, февраля, первых чисел марта простаивает 68 вагонов, на станции Губаха – 8, на станции Усольская – 20 и от декабря прошлого года – 7.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.²⁹³

1944 мая 8. Понедельник.

Почин начальника Чусовского электродепо Калинина С.С. о вождении на участке Чусовская – Комарихинская двойных поездов одним электровозом успешно внедряется в жизнь. Ряд лучших машинистов уже освоили это дело и систематически водят двойные поезда одним электровозом.



Награждены:

Калинин С.С. – начальник электродепо, организатор вождения двойных поездов одним электровозом.

Машинисты электровоза, передовики в деле вождения двойных поездов одним электровозом: Выголов В.С., Поздеев Н.Т., Кутявин В.Г., Ромашов А.В., Свизев В.М.

Уверен, что товарищи приложат все усилия, чтоб свой опыт расширить и сделать достоянием всех электровозников.

Из приказа начальника Пермской дороги. ²⁹⁴

1944 мая 11. Четверг.

Принята станция Краснокамск и ветка Оверята – Краснокамск в ведение НКПС и Пермской железной дороги.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ²⁹⁵

1944 мая 12.

Пятница.

Ремонтный рабочий 7-го околотка Чусовской дистанции пути Яков Яков Давыдович, проходя пешком по пути в лес для рубки дров, обнаружил на 2-м километре перегона Калино – Лысьва рельс, у которого был выломан кусок длиной 1,2 метра. Яков оградил опасное место, вызвал путевую бригаду и рельс был заменен.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ²⁹⁶

1944 мая 16. Вторник.

Машинист Чусовского электродепо Конюхов, въезжая с пассажирским поездом № 138 на станцию Койву, заметил в кривой резкий выброс пути в сторону, вследствие отсутствия стыковых зазоров при повышении температуры воздуха. Благодаря принятым экстренным мерам к торможению машинист Конюхов предотвратил возможное крушение пассажирского поезда.

Ранее, 20 марта 1944 при следовании с поездом № 127 по перегону Заготовка – Баская машинист Конюхов на 38 километре заметил лежащий не в габарите на пути посторонний предмет. Поезд был остановлен в 15 метрах до контейнера, упавшего с проходящего поезда № 1015. Силами бригады и пассажиров контейнер был с пути убран и поезд проследовал дальше.

Из приказов начальника Пермской железной дороги. ²⁹⁷



Шуравина А.Г. – дежурный по станции Пермь-1.



Война - 1944 год.

1944 мая 17. Среда.

На станции Лысьва старший стрелочник Исаева и младший стрелочник Борматова бросили работу и скрылись, то есть дезертировали, унеся с собой выданную спецодежду.

Из приказа начальника Чусовского отделения дороги. ²⁹⁸

1944 мая 19. Пятница.

За первый квартал только по ОРСам при отделениях службы движения установлено 50 случаев растрат и хищений нормируемых продуктов, в том числе 2402 килограмм хлеба, 19 килограмм сахара, 384 килограмм мяса и рыбы. ²⁹⁹



Старикова А.Г. - сцепщик
станции Губаха

1944 мая 23. Вторник.

По окончании учебного года организовать направление на путевые работы учащихся 7 – 9 классов в количестве 300 человек. Укомплектовать учащихся в бригады по 20 – 25 человек, прикрепить к каждой бригаде учителя.

Установить работы в соответствии с возрастом и физическим развитием учащихся и проявить особую заботу по обеспечению техники безопасности работ. Организовать для учащихся трехразовое питание.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ³⁰⁰

1944 мая 25. Четверг.

По перегону Калино – Лысьва, перед проходом пассажирского поезда № 83, проходил школьник 3 класса, 13 лет, сын дорожного мастера 7 околотка 9-й дистанции пути Долматов Николай Иванович. На 2-м километре от станции Калино он обнаружил излом рельса, обломок длиной 1 метр 10 см. Предотвращена авария.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ³⁰¹

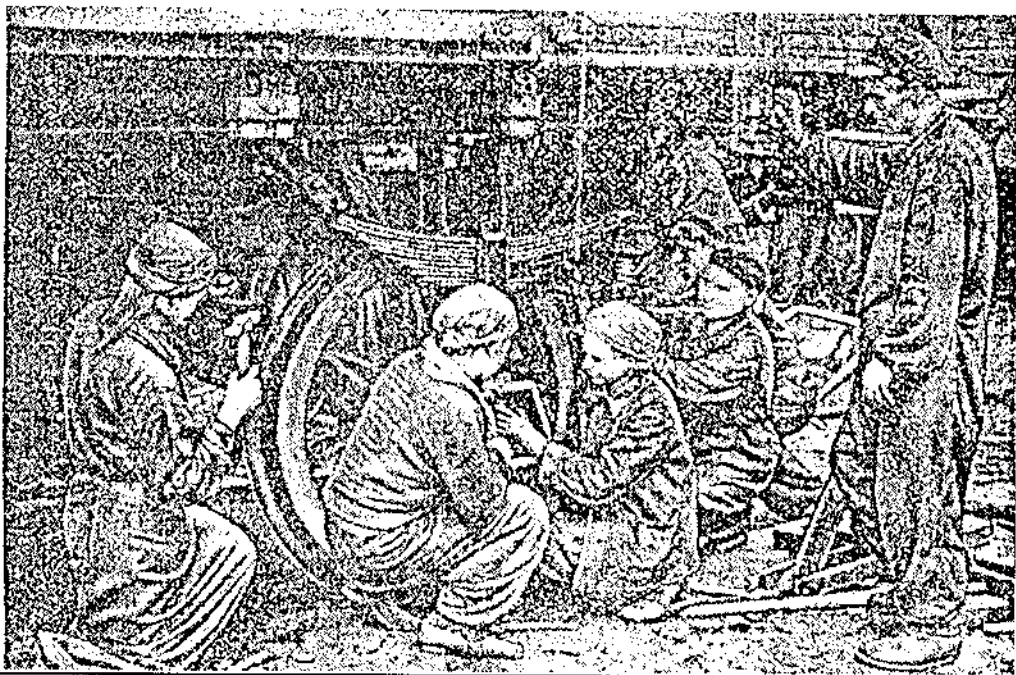
Воспоминание о войне - Анны Викуловны Гилевой:

Поступила в училище в декабре 1942 года в группу слесарей по ремонту вагонов, было мне 15 лет. Большинство группы были девочки. Слесарную практику приобретали в учебных мастерских. В начале из костылей железнодорожных изготовляли молотки с круглым бойком. Заготовки ковал кузнец паровозного депо А. Ф. Анянов. Каждое изделие девочки сами калили в кузнице. Из мятой стали кузнечным зубилом и кувалдой вырубали и полностью изготовляли штыковые лопаты по военному заказу. Изготовляли комбинированные плоскогубцы, тоже для фронта. Я делала одни плоскогубцы в смену. Затем перешли на изготовление висячих замков. Заготовок для замков не было и все нужно делать самим, в том числе ковать скобы.



Осенью 1943 года группу отправили на практику в вагонное депо Верещагино. Выдали, почему-то, белые телогрейки, синие юбки и гимнастерки, помощник мастера получила еще белые перчатки. Ботинки выдали белые с брезентовым верхом на толстой деревянной подошве.

Мастером группы для проведения практики в депо был назначен В. Т. Леушин. В вагонном депо производили капитальный ремонт двухосных вагонов. Тяжелой была работа по смене лап, так как болты приходилось срубить вручную. Подъемку вагонов делали переносным воздушным домкратом. В депо работали до выпуска в мае 1944 года.



Практика в ЖУ-Верещагино - ученики Г. Михаленко, Е. Юшакова, Е. Тиунова, Н. Поносова под присмотром мастера В. Т. Леушина ремонтируют вагон

Я осталась работать на ПТО станции Верещагино слесарем по ремонту вагонов. Приходилось ремонтировать вагоны без отцепки, под охраной солдат с автоматами. Мы, 18-летние девчонки таскали на плечах в кузницу вагонного депо тяжеленные крючья винтовых стяжек, вагоны поднимали паровозными домкратами, которые носили втроем. Один мужчина сзади и две девчонки на ломе несли переднюю часть. Когда поднимем вагон, то березовыми вагами убирали колесную пару и подкатывали новую. Рессоры тоже переносили на плече, двое раскачивали и ложили на плечо. Позднее, вместе с напарником П. Пинаевым, вдвоем меняли головки автосцепок. В



Война - 1944 год.

то время очень часто рвались автосцепки по клиновому отверстию. Особенно в то время, когда перевозили войска с Запада на Восток. Два года работала осмотрщиком-пролазчиком, позднее - слесарем автоматчиком.

Запомнились и курьезы. В Пермскую горловину ходить было далеко, и частенько мы запрыгивали на подножки паровозов, которые шли с пониженной скоростью на остановку. Машинист за это ругал нас и очень здорово.

Однажды прыгнула на подножку паровоза, а там был лед, нога сорвалась и я повисла на руках. Машинист кричит, а поезд движется, руки оборвались, и я упала в промежуток между рельсом и платформой. Два раза перевернуло, а на третий раз чем-то зацепило и выбросило на платформу. Иду по другой стороне поезда, чтобы машинист не видел. Работать то надо.

Находили в вагонах трупы, а в танках, которые везли на платформах, было много крови. Была война.³⁰²



22 июня 1944 года
Зарвняев Василий
Васильевич, 1922 года
рождения, погиб в бою
на фронте в
Могилевской области.
Мобилизован на фронт
16 августа 1941 года с
должности слесаря
депо № 1 локомотивного
депо Чусовская.



24 июня 1944 года
Редькин Григорий
Михайлович, 1902 года
рождения, младший лейтенант
33-й стрелковой дивизии, погиб в
бою на фронте, похоронен в
деревне Глычино Калининской
области. Мобилизован на фронт
16 июня 1943 года с должности
заместителя начальника
Кунгурской дистанции пути по
кадрам.



25 июня 1944 года
Мусихин Василий
Федорович,
сержант, погиб в
бою под Псковом.
Мобилизован на
фронт 3 марта
1943 года с
должности
промывальщика
локомотивного
депо Чусовская.



1944 май.

По приказу наркома путей сообщения в мае 1944 года на станции Пермь была создана передвижная паровозоремонтная колонна. В нее вошли слесари, котельщики, станочники. Вселились в приспособленные под жилье товарные вагоны, здесь же производственное оборудование, подсобные помещения.

Подъемка паровозов ФД осуществлялась вручную, на домкратах. Без применения механизмов разбирали и собирали буксы, рессоры, тележки. Колонне выделили стоявшие без ремонта паровозы с большим объемом ремонта.

В конце апреля 1945 года колонна прибыла в паровозное депо Челябинск. Колонна была реорганизована в паровозоремонтный поезд № 7, а в октябре 1947 года поезд был расформирован.

Из рассказа О. Куприенко в газете.³⁰³



Женская бригада Метельковой С. Ф. из Кизеловской дистанции пути за рихтовкой под руководством дорожного мастера Г. Г. Ларионова.

1944 июнь.

За период 1942-1944 годы путевое хозяйство Кизеловской дистанции пути запущено и находится в аварийном состоянии.



Дистанция отстаёт по ряду показателей, но проделала большую работу по улучшению состояния пути, что характеризует снижение бальности с 1261 в апреле до 297 в сентябре.³⁰⁴

Воспоминание о войне.

- Работала я старшим кондуктором, и меня главный кондуктор научил материться. Он любил работать со сборными поездами, а это на каждой станции прицепка - отцепка вагонов к поезду.

Стяжку надо накинуть на сцепной крюк, а у меня росту не хватает. Главный же сигналы механику (машинисту паровоза) даёт. Придет:

- Ну, чо?

- Да никак не могу, руки не достают, мала ростом-то.

- Ай, да, взяла перематькалась бы, как следует, и у тебя сразу получится.

Сколько раз прибежит.

- Ну как?

- Да никак, не могу!



Молодежная бригада электросварщиков А. Марцинчак паровозного депо Верещагино: А. Деменев, А. Фоминых, Л. Солодников, А. Марцинчак, А. Егоров.



И тогда я как перематькалась - у меня, и правда, получилось.

Из рассказа Прасковьи Васильевны Мальцевой, старшего кондуктора из Кунгура.³⁰⁵

Александр Марцинчак, бригадир молодежной фронтовой бригады паровозного депо Верещагино рассказывает:

В моей бригаде работает, кроме меня, четверо: Солодников, Егоров, Фоминых А., Деменев А., подросток. Все сварщики Верещагинского паровозного депо. Это – дружные ребята, с которыми мы хорошо сработались, хотя заняты в разных сменах и в разных цехах. Ребята загорелись получить звание фронтовой. Но дело было не только в желании. Нам мешало много неполадок. Иногда не во время доставляли материал, изделия подавались грязными. Я резко выступил на совещании бригадиров молодежных бригад, и многие недостатки удалось устранить. Мы стали ежедневно выполнять производственные задания на 200 – 300%, а Солодников однажды за день выполнил семь норм.

Большую помощь оказывает нам шеф, старый и опытный сварщик Матвей Иванович Филиппов. Под его руководством мы научились выполнять самые сложные работы. Бригада стала еще более исполнительный и требовательной к себе.³⁰⁶

1944 июля 10. Понедельник.

Станционные пути на станции Пермь-2, Верещагино завалены кучами шлака, мусора, загрязнены каловыми массами. Уборочные бригады для очистки путей не укомплектованы, пути ежедневно, а также после прохождения поездов и эшелонов, не убираются, собранные в кучи мусор и шлак не вывозятся.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.³⁰⁷

1944 июля 14. Пятница.

Приняты работы по монтажу тяговой подстанции Пермь-2, выполненные Левшинским участком энергоснабжения. Успешно завершён монтаж одного из основных объектов электрификации линии Чусовская – Пермь-2.

Из приказа начальника Пермской дороги.³⁰⁸

1944 июля 15. Суббота.

Произошло крушение поезда № 6 на станции Шутем из-за схода бегунковой оси паровоза. Паровоз ушел под откос. Погибло 16 человек, ранено 24.

Справка: Общая могила находится на станции Шутем



14 июля 1944 года Худяков Андрей Григорьевич, сержант, пулеметчик 53-й танковой бригады, погиб в бою на фронте под Тернополем, Украина, в возрасте 24 лет. До мобилизации на фронт работал слесарем Пермского вагонного участка.



от переезда в восточную сторону метров 100, от железной дороги метров 50. Как раз проходит лог, могила находится на бугорке лога, рядом заросли кустарника и растет куст черемухи.

Рядом с могилой, в послевоенные годы, выстроен жилой дом для путейцев из силикатного кирпича, одноэтажное здание за существующим железно-дорожным переездом нечетной горловины станции.³⁰⁹

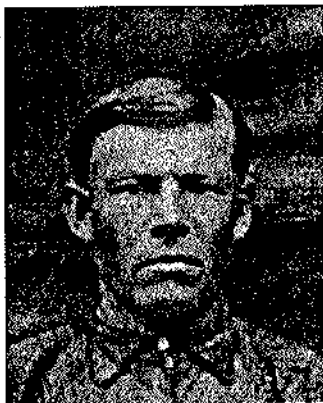
1944 июля 19.

В ряде хозяйств, вместо того, чтобы использовать дополнительное второе горячее питание для поднятия производительности труда, разбазаривают талоны, безучетно раздавая их аппарату и отдельным работникам.

В паровозном депо Пермь в списке на получение талонов значатся дежурные нарядчики. Молодые рабочие, перевыполняющие нормы выработки, талонов горячего питания, как правило, не получают.

На станции Усольская с 6 апреля по 19 мая разбазарено 1294 талона, из них 366 талонов дополнительного питания израсходовано на угощение на вечере 14 мая.

*Из приказа начальника Пермской железной дороги.*³¹⁰



1 августа 1944 года Новиков Яков Егорович, рядовой Красной Армии, умер от ран, полученных в бою, в возрасте 36 лет. Мобилизован на фронт 23 сентября 1941 года с должности стрелочника станции Мокино.



В августе 1944 года Обухов Семен Степанович, 1916 года рождения, рядовой Советской Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 23 июня 1941 года с должности машиниста электро-воза локомотивного депо Чусовская.



12 августа 1944 года Вотинов Евстигней Лукич, младший сержант 251 стрелкового полка, погиб в бою на фронте в Латвии в возрасте 33 лет. В 1930 -1939 годы работал кондуктором, затем нарядчиком Пермского кондукторского резерва.



1944 августа 7. Понедельник.

В прошлом году на дороге было создано восемь школ рабочей молодежи с охватом 587 работающих подростков.

Успешно работала школа № 1 станции Пермь-2, директор Гвоздкова, выпустившая из 7-го и 10-го класса 27 учащихся.

Школа установила связь с узловым парткомом ВКП(б), райпрофсоюзом и предприятиями узла, которые помогли с дополнительным питанием, освобождением от ночных смен, предоставлением отпусков на период выпускных экзаменов. Школа может заниматься только в четвертую смену в классах железнодорожной школы № 4.

Большинство школ работали плохо. Три школы были закрыты: в Кунгуре – из-за массового отсева учащихся, в Шале – из-за малого количества подлежащих обучению, в Чусовской – не назначено директора школы и не полного состава учителей.³¹¹

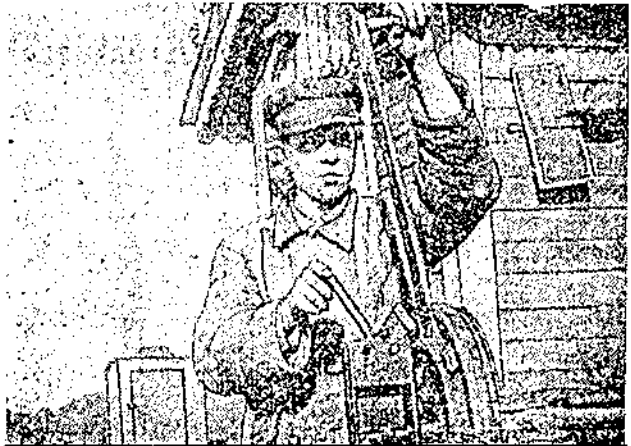
1944 августа 12. Суббота.

Разъезд Адищево небольшой, однако пассажирских поездов пропускает много.

Здание разъезда совсем развалилось, пассажирского помещения нет, и рабочие, едущие на заводы, вынуждены ждать поезд в любую погоду под открытым небом. В комнате дежурного по станции находится билетная касса, здесь же проводится техническая учеба, проходят совещания, собрания и идет торговля хлебом.

Все живут в частных квартирах, огородов не имеют, карточки отовариваются только наполовину.

Из письма ДСР Субботина и председателя МК Гарнышева в газету.³¹²



Чебыкин И.С. - старший стрелочник станции Григорьевская

1944 августа 15.

Летом нынешнего года были организованы на дороге пионерские лагеря общего и санаторного типа с 21-дневным и 40-дневным пребыванием в них.

При лагерях созданы прилагерные огородные участки. Уход за посевами силами отдыхающих детей и обслуживающего персонала под руководством старших пионервожатых и работников подсобного хозяйства.

Недостающую посуду, - кружки, чашки, ложки получили от отдыхающих детей.³¹³



1944 августа 17. Четверг.

Два года назад мастерские Кунгурской дистанции пути состояли из трех небольших зданий, разбросанных на большой территории. Механический цех помещался в деревянном сарае. Он имел только один токарный и один сверлильный станок. Оба были разбиты так, что на них почти не работали.

В 60 метрах от механического цеха помещалась столярка с одним столярным верстаком. Убога была и кузница на два горна. Изношенный до предела электросварочный агрегат с ГАЗовским мотором и недействующая автодрезина, у которой не хватало половины частей, дополняли друг друга.

Зимой 1943 года отстроили новое здание мастерских. Начальник дистанции Мильман с начальником мастерских Василием Николаевичем Клюквиным и сменным мастером Федором Сергеевичем Шевкуновым стали искать станки и оборудование.

На площадке Вторчермета нашли станину токарного станка. Побывали повсюду, перевернули все свалки, побывали в МТС и на складах утиля. Из лома собрали и восстановили два строгальных, один токарный и два сверлильных станка. Сделали трансмиссии и установили пять станков в новом механическом цехе. Почти закончен большой фрезерный станок для обработки рамных рельсов. Механический цех разросся так, что путейцы смогли отправить два станка на подшефную Белорусскую дорогу.

В новом помещении кузницы установлены четыре горна, готовится установка пружинного молота системы «АЯКС» - станина уже собрана, идет подбор контрприводов. Как и станки, молот собирается из утиля. В бывшем здании кузницы сейчас помещается столярный цех с циркулярной пилой и тремя столярными верстаками.

С большими трудностями пришлось столкнуться при оборудовании электросварочного цеха. Имевшийся агрегат с мотором почти не работал. Ни в ломе, ни в утиле ничего не нашли. Служба выслала один агрегат и один списанный электросварочный трансформатор. С большим трудом удалось восстановить эти развалины. Отремонтировали и свой агрегат.

Постройка и монтаж мастерских проходит одновременно с реновацией материалов верхнего строения пути. И план реновации материалов выполнен и мастерские оборудованы.

План нынешнего года по сварке путевых накладок, реновации костылей и противоугонов, изготовлении путевых накладок увеличен вдвое. Мастерская стала изготавливать новые противоугоны. К зиме изготавливают путевые домкраты, тележки-модерны, лопаты, лейки, грабли.

Из статьи К.Саенко в газете.³¹⁴

1944 августа 24. Четверг.

В 22-40 начальник станции Обва Деменев заявил диспетчеру Пермского отделения службы движения Жабинку о необходимости приказа на остановку первого проходящего нечетного поезда для отправки заболевшего Носкова в Верещагинскую больницу.



Диспетчер Жабин остановку не разрешил. Начальник станции Деменев, зная о необходимости немедленной операции Носкову, мер к остановке поезда не принял, в результате Носков без оказания хирургической помощи через несколько часов умер.

Диспетчеру Жабину и начальнику станции Деменеву объявлен строгий выговор.

Всем начальникам отделений службы движения развесить порядок срочной эвакуации больных с полевых станций до ближайших больниц.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. 315

1944 августа 31. Четверо.

Преподаватели железнодорожного техникума заслуживают большого уважения: А.П.Чебыкин, Е.И.Капустина, С.С.Тимкин, Г.Г.Бьерн и другие. Но они в тяжелых бытовых условиях. В мае пять педагогов по заключению врачебной комиссии получили карточки на усиленное питание. Но чиновники ОРСа не организовали это усиленное питание.

В конце мая в техникум приезжал представитель ЦК ВКП(б) Дмитриев. По его настоянию 14 преподавателям было назначено на усиленное питание. Пока был Дмитриев, педагогов кормили более или менее сносно, но стоило ему уехать, как зав. столовой Розанова снова стала кормить преподавателей скверно. Лишь после долгих хлопот ДорУРС распорядился выдавать 14 педагогам усиленное питание.

Преподаватель Беляев, Шевелев, Смирнов обносились, их костюмы в таком виде, что неудобно являться на уроки. В январе начальник дороги дал разрешение выдать обмундирование нуждающимся педагогам. Но снабженцы приказ не выполняют.

Сообщение.
31 августа 1944 года
Кузнецов Михаил
Григорьевич, 1924
года рождения,
погиб в бою на
фронте в Польше.
До мобилизации на
фронт работал
слесарем депо № 1
локомотивного депо
Чусовская.

1944 август.

- До августа месяца, несмотря на указание руководства дороги, окон для производства работ по электрификации линии Пермь – Чусовская не предоставлялось. Вынуждены были простаивать по 2 - 3 дня. В те дни, когда давались окна, захотели бригады работать по-ударному, а нечем, вместо рулеток мы пользуемся шпагатом, да веревкой, а иногда просто на глазок.

У меня в бригаде по шесть человек в каждой, а гаечных ключей по одному, то есть один работает, а пять человек смотрят. Замедляет темпы работ и то, что мы не имеем предохранительных ремней и креплений для когтей. Молодые контактники залезут на 6 - 9 метровую опору крепить консоль без предохранительного ремня и вместо энергичной работы двумя руками больше времени держатся за столбы, смотря как белки на землю, а у самих поджилки дрожат. Ну что это за работа?! А отдельные - просто отказываются работать наверху без предохранительных ремней.

Отсюда производительность низкая, и слесаря 3-го разряда зарабатывают окончательной получки на руки 4 - 6 рублей. Ребятам приходится продавать от 600 -



граммовой пайки 200 - 300 грамм хлеба, чтобы можно было выкупить наш паршивенький обед.

В вагонах, где мы живем, клопы заедают и ночью никак спать не дают. Многие ребята не имеют нательного белья и обуви. Просим, просим, а руководители участка все мимо ушей пропускают.

Очень плохо живем во вторую половину месяца: карточки съедаем, а дополнительные талонов дают мало. Вот так, на сухом хлебе, и работаем.

Если бы о нас позаботились, как следует, я со своим коллективом сделал бы в два - три раза больше, чем положено по графику.

Из выступления на совещании Костогорова, командированного на строительство электрификации Чусовская-Пермь из Кизеловской дистанции. (Из публикации О. Южакова).³¹⁶

1944 сентября 13. Среда.

Практика истекшего учебного года дает ряд фактов, когда работники ОРСов Пермской дороги с равнодушием относились к нуждам учителямства.



Коровиченко Мария Александровна - учитель математики средней школы № 25 станции Чусовская. Награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Горячие завтраки во многих школах организованы не были, а там, где организованы были, нормы выдачи продуктов не соблюдались, в особенности по жирам и сахару.

Работники интерната № 8 станции Кизел за три года войны не получали ни одного предмета из промтоваров, несмотря на неоднократные обращения в ОРС. Учитель школы № 14 Верещагино Ларионов Д.Г. совершенно не имеет верхнего платья и ходит в школу в ветхом заплатанном костюме. Военруку школы № 35 станции Бисер Эль было отказано в прикреплении к столовой, карточка не была отоварена, и Эль от истощения на уроках падал в обморок. Подобные тяжелые случаи наблюдались и по городу Молотову.

Для исправления такого положения:

В течение сентября-октября 1944 года выдать из продукции подсобных хозяйств ОРСов каждому учителю по 150 кг картофеля и 50 кг овощей.

Во всех школах организовать горячие завтраки, отпуская их в школьных буфетах не только учащимся, но и учителям, без вырезки талонов из продовольственных

карточек. Для приготовления завтраков отпускать за счет продукции подсобных хозяйств ОРСов картофель, овощи, жиры и крупу.

Установить, чтобы продовольственные карточки работников школ отоваривались в первую очередь преимущественно перед всем прочим контингентом, для чего прикрепить работников школ к определенным магазинам.



Выдавать учителям школ в сельской местности в квартал один кусок мыла, литр керосина и девять коробок спичек.

Из приказа начальника Пермской дороги. ³¹⁷

1944 сентября 14. Четверг.

Общежитие на станции Кизел, 114 километр, состоит из четырех комнат, в которых проживают работники движения станции Кизел и кондукторского резерва, находится в антисанитарном состоянии. Молодые рабочие, одиночки, живущие в общежитии, обслуживаются неудовлетворительно. В комнатах вечная грязь от всяких тряпок и ненужного барахла под койками и возле коек, зловонный запах. Постельных принадлежностей на некоторых койках совершенно нет, а если и имеется, то в грязном состоянии, белье не менялось более двух месяцев, в умывальнике вода бывает от случая к случаю, печи каждой комнаты требуют ремонт, необходимого запаса топлива нет.

Комендант отделения Мельников уехал в командировку и не обеспечил смену белья в его отсутствие. Штата техник не хватает.

Из приказа начальника Кизеловского отделения службы движения дороги. ³¹⁸

1944 сентября 16. Суббота.

Ночью на станции Кунгур две шлаковщицы легли на тлеющую кучу шлака для отдыха, уснули и отравились угарным газом насмерть. На тлеющих шлаковых кучах в холодное время скапливаются ожидающие пассажиры и посторонние для транспорта лица.

Из приказа начальника Пермской дороги. ³¹⁹

1944 сентября 18. Понедельник.

На станции Кормовище при отправлении поезда № 810 произошел излом рельса со сходом вагонов.

Начальник станции Воеводин С.С., как начальник аварийной полевой команды, проявив максимум оперативности и инициативы, обеспечил силами станционной бригады подъемку вагонов и исправление пути в течение 35 минут, тем самым не допустил задержки в пропуске поездов.

Воеводин награжден знаком «Отличный движенец».

Из приказа начальника Пермской дороги. ³²⁰



8 сентября 1944 года Якушев Иван Прокопьевич, 1914 года рождения, рядовой солдат Советской Армии, стрелок, погиб в бою на фронте в Венгрии. Мобилизован в Красную Армию 19 октября 1941 года из локомотивного депо Чусовская..



1944 сентябрь.

Молодая рабочая паровозного депо Кунгур Трясцина имела прогулы 14 дней с 2 по 15 сентября 1944 года, и подлежала отдаче по суд военного трибунала. Но при проверке ее бытовых условий оказалось, что она совершенно раздета, живет в бане, имеет на своем иждивении трое маленьких детей, мать умерла, отец на фронте отечественной войны, родных никого нет.

Приказываю под суд не отдавать, а дни невыхода провести отпуском без содержания, оказать материальную помощь - выдать полупальто, блузку и юбку, обеспечить талонами дополнительного питания ежедневно, перевести на работу в теплый промывочный цех на должность чистильщицы.

Из приказа начальника депо Кунгур. ³²¹

1944 октября 6. Пятница.

Медицинские работники дороги за годы Великой Отечественной войны проделали большую работу. Дорога не имела эпидемий, общая заболеваемость, а также заболеваемость с потерей трудоспособности, были не высокими. Несмотря на недостаток врачей и среднего медперсонала, медицинская помощь железнодорожному населению оказывалась бесперебойно.



9 сентября 1944 года Нохрин Фрол Игнатьевич, рядовой Красной Армии, погиб в бою на фронте в Польше, в возрасте 33 лет. Мобилизован на фронт 26 января 1942 года. Работал старшим кондуктором Пермского резерва.

Однако, материально-бытовые условия многих медицинских работников неудовлетворительны.

Выдать всем врачам дороги и 200 наиболее нуждающимся фельдшерам и медсестрам из подсобных хозяйств 150 кг картофеля и 50 кг овощей на каждого.

Отпускать нуждающимся врачам и медработникам продукты за счет подсобных хозяйств.

Обеспечить первоочередное бесперебойное отоваривание продкарточек всем медицинским работникам.

Прикрепить к лучшему столовым, независимо от того к какой организации принадлежит.

Выделить промтовары по перечню.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ³²²

1944 октября 14. Суббота.

Мотор-вагонная секция, обслуживающая линию Кизел – Чусовская находится в антисанитарном состоянии, уборка вагонов проводниками МВС ни в пункте оборота Кизел, ни в пункте приписки на станции Чусовская не производится.

Мытье вагона организовано неудовлетворительно. В багажном отделении перевозятся громоздкие грузы.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ³²³



1944 октября 22. Воскресенье.

Поезд № 1022 на 91 километре перегона Наклонный – Губаха между 10 и 11 вагонами с хвоста произошло разъединение автосцепки. Машинист, главный кондуктор и поездной вагонный мастер разъединение не заметили и прибыли в Губаху без хвостовой части поезда.

Начальник разъезда Наклонный Тарасова Анна Александровна, придя на 1-й стрелочный пост, заметила, что за семафором видны хвостовые сигналы поезда на перегоне. Направилась к вагонам, где выяснила, что стоит отцепившаяся хвостовая часть. Приняла меры к закреплению вагонов на 0,015 уклоне вместе со старшим кондуктором Одинцовой.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. 324

1944 октября 24. Вторник.

За изобретательность и инициативу в деле ремонта электровозов выдать денежную премию в размере месячного оклада - мастеру электрического цеха электродепо Чусовская Гусеву Льву Николаевичу.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. 325

1944 октября 30. Понедельник.

В связи с окончанием работ по монтажу контактной сети на участке Комарихинская – Левшино, в составе Левшинского участка энергоснабжения организуется дистанция контактной сети станции Ляды с районом обслуживания от станции Сылва до Левшино.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. 326

1944 ноября 13. Понедельник.

Школьники Зипуров Анатолий, 11 лет и Долгунцева Федосья, 11 лет, идя по 74 километру перегона Кормовище – Кумыш обнаружили рельс с выпавшим куском головки длиной 20 см. Такой рельс привел бы к крушению.

Зипуров побежал немедленно сообщить дорожному мастеру, а Долгунцева осталась, сняв с головы красную шапочку и держа в руках на случай подхода поезда и остановки его. Подошедшая бригада рабочих заменила рельс. Выдана премия по 200 рублей каждому из ребят.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. 327



1 ноября 1944 года. Мазин Александр Кузьмич, 1909 года рождения, рядовой, стрелок 322-го стрелкового полка 32-й стрелковой дивизии, погиб в бою на фронте. Мобилизован на фронт 29 августа 1944 года по приговору Военного трибунала Пермской железной дорог с должности машиниста паровоза депо Кунгур.



1944 ноября 18. Суббота.

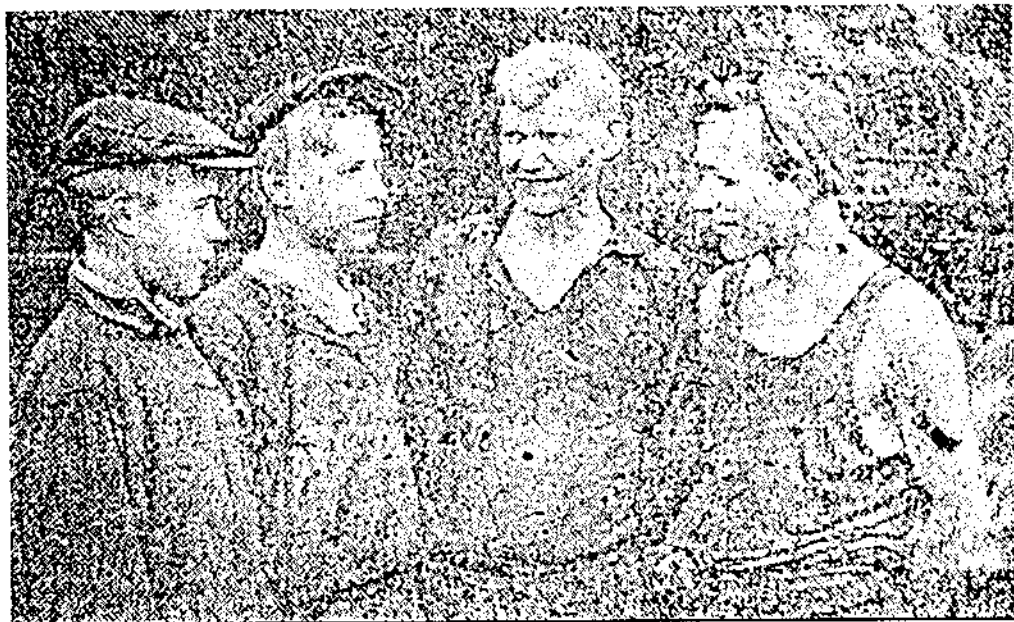
Первый слет стахановцев Пермской железной дороги открыт в 3 часа дня в помещении Молотовского театра оперы и балета. На слете присутствовали секретарь обкома партии Гусаров Н.И., предоблисполкома Швецов А.И.

Самохвалов В.А., начальник дороги:

- Сейчас использование технических средств стало хуже, чем было до войны. Затрата времени от одной погрузки вагона до другой увеличилась. Вопрос ускорения оборота вагонов становится главным в работе каждого железнодорожника.

Техническая скорость отстает от нормы, повинны путейцы, но немалую роль играет недостаточное обучение пришедших на дорогу машинистов, часть которых не усвоила техники ухода за паровозом. Есть у нас немало и слишком осторожных, которые предпочитают ехать с пониженной скоростью, ссылаются при этом, что все равно их на станциях задержат. Особенно отстает Чусовское электродепо.

Для паровозников определяющим является форсировка котла, то есть увеличение количества пара с единицы нагрева котла. А у нас ссылаются на плохое качество углей. А между тем машинисты Завьялов и Шистеров из депо Верещагино показали, что можно перевыполнять техническую скорость, экономить ежемесячно от 12 до 30 тонн топлива и достигать среднесуточного пробега паровоза в 300 - 400 километров при норме 250.



Фронтальная молодежная бригада цеха подъемки депо Пермь-2: А. И. Артемов, А. Я. Тихомиров, Е. И. Возняк (бригадир), С. В. Долгих.



График движения поездов исполняется неудовлетворительно. Но диспетчер Гордеев из Пермского отделения службы движения сумел так организовать работу, что в его смену поезда следуют по графику. Отправным пунктом в выполнении графика он избрал оборот паровоза, что заставляет станцию своевременно готовить поезда, чтобы паровоз не ждал поезда, а поезд был бы готов к моменту прибытия паровоза.

Свинин, начальник депо Верещагино:

- Нами отремонтировано на 16 паровозов больше чем в прошлом году. Цех подъёмки установил всесоюзный рекорд по выполнению ремонта паровоза ФД за 24 часа. Это явилось результатом многомесячной подготовки. Мы изменили лицо цеха за счет применения малой механизации. Дополнительно установили кранбалки для снятия тяжелых деталей, установили тельфер. Это облегчило труд слесарей.

Такой стахановец как кузнец Бурдин Н. добился выполнения программы на 550 процентов за счет уплотнения рабочего дня, на работу приходит раньше, работает на 2 - 3 горнах без молотобойца, широко использует механические молоты.

Готовясь к зиме, первым утеплил паровоз машинист орденоносец Бузорин, по его примеру утеплили свои паровозы машинисты Тиунов, Мальцев. К 1 октября в депо утеплили своими силами все паровозы. Для молодых кочегаров паровоза выделили топильщиков, которые дадут им навыки, чтобы они не были на плохом счету.

Коллектив депо в сентябре и октябре, в течение двух месяцев подряд держит переходящее Красное знамя Государственного комитета обороны.

Торопов, начальник станции Кизел:

- В эту зиму станции пришлось зимовать нелегко. Приходилось работать по приему и отправлению поездов, приходилось готовиться к зиме, работать по развитию станции и приходить на помощь строителям. В октябре существовало по 2 - 3 приемо-отправочных путей.

Отлично работают Воронцов, Вотинцев, Елькин, которые даже при наличии 2-3 приемо-отправочных путей обеспечивают работу станции: формируют состав двумя паровозами с обоих концов, подформируют на концах свободных путей.

Мальцев, зав. транспортным отделом Верещагинского райкома партии:

- В течение восьми месяцев вагонный участок Верещагино занимает первое место на дороге. Здесь зародилось движение ремонта вагонов во внеурочное время со своими семьями. Начинатель этого Чураков первый привлек к работе свою семью. Начинание распространилось за пределы дороги.

Коллектив участка оказывает помощь в строительстве вагонного депо, ремонта



Оборин Герман- молодой машинист паровоза депо Кунгур



путей, отработал только в этом году в свободное время более тысячи человеко-дней. Своими силами провели водопровод, воздушную магистраль. В течение ряда лет коллектив держит первенство по дороге, а работает под открытым небом. Вагонное депо надо закончить, однако работа пока не движется.

Лучшими дорожными мастерами Верещагинской дистанции пути явились мастер 2-го околотка Бабилов, 5-го - Катаев, 10-го - Мелехин. Бальная оценка их околотков была 21, сейчас - 10,3. Молодой бригадир пути Ефремов М.И. привела свой участок в порядок, обеспечила его инвентарем, инструментом. Лучший путеобходчик Власов выправил 400 погонных метров пути, сменил 68 шпал. Коллектив Верещагинской дистанции пути своими силами заготовил 12 тысяч штук шпал.

Выпал из поля зрения кондукторский резерв, их не учитывают, не отмечают. Верещагинский кондукторский резерв на протяжении ряда лет проводит большую работу и ездит на соседние отделения.

За работу в августе Верещагинскому депо присудили переходящее красное знамя. Проходит месяц, - знамя не везут. Стали разыскивать. Спросили на Усольской, где оно должно быть до этого, - ответили нам его тоже не привозили. Знамя оказалось у балезинцев.

Из протокола слета.³²⁸

Сообщение.

В ноябре 1944 года. Попков Алексей Борисович, 1919 года рождения, старшина, погиб в бою на фронте. Призван в Красную Армию 17 сентября 1939 с должности токаря паровозного депо Кунгур.

1944 ноября 27. Понедельник.

Оборот вагона на Чусовском отделении немного улучшился в октябре. Но далеко недостаточно.

Необходимо ознакомить работников узла с передовыми методами работы составителя поездов станции Чусовская Колупаева. Он из месяца в месяц выполняет нормы, совмещает операции расформирования с подформированием по группам вагонов, использует работу маневрового паровоза толчками. Также работает составитель Щеткин. Диспетчера Гордеев по станции Пермь-2 и Гуцин по станции Чусовская умело руководят составителями, правильно расставляют маневровые паровозы. Дежурный по отделению Удавихин обеспечивает наилучшее продвижение поездов, выполняя своевременно все узловые операции или машинисты паровоза Басалгин, Семенов, Борщев, Потапов или электродепо: Выколов, Кутявин, осмотрщик автоматчик Чуринов, Кудрявцев Лучший слесарь Белоусов, Галимов.

По докладу председателя Чусовского райпрофсожа Гусева.³²⁹

1944 ноября 27. Понедельник.

Ливатов П. П., зав. отделом зарплаты Дорпрофсожа, погиб на фронте, и его жена осталась с четырьмя детьми, оказать Ливатовой Л.Д. денежную помощь в сумме 350 рублей для выкупа теплой одежды.

Из протокола заседания президиума Дорпрофсожа.³³¹



1944 декабря 2. Суббота.

На 62 километре перегона Нагорная – Усьва поезд № 706 имел остановку на 0, 015 уклоне. Для оказания помощи направлен вспомогательный электровоз под управлением Тюленева Андрея Семеновича из Чусовского электродепо. Следуя по перегону, он заметилдвигающийся навстречу состав поезда № 706. Машинист принял двигающийся состав на свой электровоз, чем предотвратил столкновение.

Тюленев награжден знаком «Отличный паровозник».

Из приказа начальника Пермской дороги.³³²

1944 декабря 12. Вторник.

При следовании поезда № 805 по перегону Усть-Тискос – Теплая Гора, на 253 километре произошел излом рельса. Сошла одна колесная пара 9-го с хвоста четырехосного вагона, - поезд продолжал следовать по перегону.

Путевой обходчик Бисеровской дистанции пути Плотникова Олимпиада Степановна на 251 километре заметила, что у проходящего поезда с танками, у 4-го с хвоста вагона, скат соскочил с рельса и бежит по шпалам. Выхватила красный флажок и стала размахивать. Однако сигнал остановки воспринят не был – старший кондуктор Кропачев на хвостовом вагоне спал. Плотникова побежала в путейскую казарму 251 километра. Сообщила - бригадир Соколову А.Н. Тот сообщил дежурному по станции Теплая Гора Мартынову И.И. и дал указание не принимать на станцию, на стрелках будет крушение.

Начальник станции Теплая Гора Пегушин В.П. был на стрелочном переводе № 1 и поезд был остановлен перед входными стрелками. Была организована подъёмка колесной пары и поезд введен на станцию.

Из приказа начальника Пермской дороги.³³³



Плотникова О. С.

1944 декабря 18. Понедельник.

Дорожный мастер дистанции пути Бисер Щербинин А.И. проверял в ночное время работу путеобходчиков. На перегоне Архиповка – Чусовская в момент следования поезда № 801 заметил у 3-го и 7-го вагонов с хвоста поезда оборванные триангели, которые тащились по рельсам. Принял меры к остановке поезда. После устранения неисправности поезд был отправлен дальше.

Из приказа начальника Пермской дороги.³³⁴

1944 декабря 21. Четверг.

После прохода поезда № 1002 старший стрелочник станции Кишерть Голдырев



Война - 1944 год.

И.Я. обнаружил два куска отломившихся от бандажа колесной пары. Поставил об этом в известность дежурного по станции. На разъезде Пятково поезд был остановлен, у вагона обнаружен откол бандажа шириной 20 мм и длиной 420 мм. Вагон отцеплен для смены колесной пары.

Из приказа начальника Пермской дороги. ³³⁵

1944 декабря 30. Суббота.

Всем руководителям предприятий дороги.

На дороге имеются случаи, когда осужденные Военным Трибуналом квалифицированные работники, направляемые для работы в хозяйственные организации, используются не по специальности грузчиками на угольных складах, где созданы своеобразные «штрафные роты». В Чусовской на склад топлива был направлен электромонтер 17-летний Бублик, и он впоследствии дезертировал.

Обращаю ваше внимание на более правильное использование квалифицированных рабочих, оставленных Военным Трибуналом после их осуждения для работы на транспорте.

Зам. начальника Пермской железной дороги Ефимов



В декабре 1944 года Кибардин Михаил Александрович, 1921 года рождения, рядовой Советской Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 22 августа 1941 года Чусовским горвоенкоматом с должности слесаря депо № 1 локомотивного депо Чусовская.

Примечание:

В Верецагинском вагонном участке работали в этот момент по специальности токарь Вишнякова, осужденная на шесть лет, слесарь Поносов, осужденный на пять лет, слесарь Чуракова, осужденная на пять лет. ³³⁶

1944 год.

В 1943 году по инициативе Чусовской дистанции пути организовано движение за лучшую путевую бригаду. Лучшей бригаде передавалась эмблема «Звезда» с портретом Сталина и премия бригаде 1000 рублей, а руководителю 300 рублей. В 1944 году звание лучшей бригады было присвоено 29 бригадам, в том числе Бабикова Е.Н. из Верецагино, Беспалова Г.К. из Пермской, Уткина А.Н. и Киселева Ф.Ф. из Шалинской, Селезнева М.Ф. из Кизеловской и Горшевиной В из Бисеровской дистанции пути. ³³⁷

Из итогов 1944 года.

Продвижение оборонных и народнохозяйственных грузов было выше чем в 1943 году.

Улучшение выполнения графика движения поездов явилось результатом проделанной большой работы по освоению технологических процессов, особенно



углепогрузочных станций Кизел, Губаха, Чусовская. Станция Кизел работает по единому технологическому процессу с транспортным отделом треста Кизелуголь. Простой вагона снижен как на путях клиентуры шахт, так и на путях станции на 1,8 часа против нормы, транзитного вагона на 0,2 часа.

1944 год был годом оздоровления путевого хозяйства дороги. Планово текущий ремонт выполнен больше чем в 1943 году. Сплошная смена рельс нового типа на 1944 год не была предусмотрена, однако уложено 63 километра. Заготовлено своими силами 289 тысяч штук шпал. Оздоровлено, прежде всего, направление Кизеловской, Чусовской и Сылвенской дистанций пути. Увеличилась пропускная способность Кизел – Чусовская - Пермь. Отменены длительные предупреждения на 224 километрах главного пути, 7 станционных путей и 20 стрелочных переводах. 6% протяжения дороги имеет отличную оценку состояния пути. Бальность доведена до 64,5 против 97,5 в 1943 году.



Мастер заготовительного цеха Чусовского паровозного депо П.П.Третьяков проверяет работу слесаря М.А.Бажутина.

В числе передовых по сети дорог были 17 предприятий:

Знамя ГКО получили – Шалинская дистанция пути в январе 1944 года, Верещагинское паровозное депо – сентябрь, октябрь, ноябрь 1944 года.

Знамя НКПС получили – Верещагинское паровозное депо – февраль, март, Верещагинский вагонный участок – март, август; станция Губаха - май, ноябрь; Кизеловское отделение службы движения – июнь, июль; Кунгурское отделение службы движения – октябрь, Пермский вагонный участок - октябрь, дорога в целом в октябре; Чусовское отделение службы движения – ноябрь, Чусовской энергоучасток - декабре.

На Пермской дороге и по сети дорог является лучшим цехом – цех промывочного ремонта паровозов депо Верещагино – мастер Игошин, бригадиры Путин, Сальников. С июня 1943 года, в течение 18 месяцев, носят звание «лучшие по сети железных дорог СССР».



Шипигузов В.А.- машинист паровоза депо Пермь-2



Цех подъемного ремонта паровозов, мастер Тиунов, бригадир Камандинов с июля месяца держат звание лучшего по сети железных дорог СССР. Коллектив цеха 19 декабря 1944 года, в рекордное время, выпустил паровоз ФД из подъемного ремонта за 24 часа при норме 120 часов.

Коллектив цеха промычного ремонта 29 декабря 1944 года также выпустил паровоз ФД за 23 часа вместо 46 по норме.

Сообщение.

9 декабря 1944 года.

Семенов Филарет
Архипович, 1906 года
рождения, погиб в бою на
фронте в Литве.

Мобилизован в Красную
Армию 20 апреля 1942
года с должности промы-
вальщика на ремонте
паровозов депо № 3
Локомотивного депо
Чусовская.



Игнатьев К. Г.- машинист
паровоза колонны имени
Сталина паровозного депо
Пермь-2.

Заготовительный цех депо Верещагино (мастер Данилов), сумел обеспечить основные цеха по ремонту паровозов с перевыполнением программы на 52 паровоза. Организован ремонт старых деталей.

Механический цех депо Пермь-2, где мастером Ситников перевыполнили все заказы для подъемного ремонта, за что по депо получили переходящее Красное знамя лучшего цеха депо. Отличились высокой производительностью председатель цехкома Полетаев, член МК токарь Селиванов, пенсионер медяк Утемов.

В кооперированный ремонт паровозов входят 23 паровозные бригады. Ими за 1944 год выпущено из промычного ремонта 47 паровозов, Лучшими машинистами этих бригад являются старший машинист Игнатьев, старший машинист Шипигузов, машинист Лысков, Яковлев.

Были созданы колонны паровозов, носящие имя Сталина и ГКО.

Колонна паровозов имени Сталина по паровозному депо Пермь-2 была организована машинистом Колпаковым, который занимал первое место по сети дорог СССР. В настоящее время выдвинут на должность заместителя начальника депо по ремонту паровозов. В колонну входят 19 паровозов, 38 бригад. Лучшими машинистами являются Игнатьев, Попов, Шипигузов. Занесены в книгу подарков матери-родине – машинисты Миков, Игнатьев, Титков, Шипигузов, Бесонов, Попов, Яковлев – всего 20 человек.

Колонна паровозов имени ГКО по депо Верещагино, руководитель колонны Балугев. В колонну входит 9 паровозов. Все технические показатели перевыполнены, паровозы не заходят на межпоездной ремонт. Водят поезда без дополнительного набора воды. Луч-

шими машинистами победителями являются машинисты Мальцев, Шистеров, Бесонов. Колонной проведено 1076 тяжеловесных поездов.



Колонна паровозов имени Сталина депо Кунгур, руководитель лучший машинист железных дорог Советского союза Старцев. В колонну входит 18 паровозов. Перевыполнены все показатели работы. Победителями являются лучшие машинисты дороги Пиликин, орденносец, член пленума Дорпрофсожа, машинист Оборин, Михайлов, Пихтовников.

За 1944 год на дороге работало 124 лунинских локомотивных бригад на 61 локомотиве:

Старший машинист Балугев Я.М. в депо Верещагино, помощник машиниста Носков, кочегар Королев только за месяц провели 7 тяжеловесных поездов и 17 без остановки для дополнительного набора воды, сэкономили 27862 кг топлива. Исключительно по-лунински ухаживают за паровозом.

Старший машинист Попов (паровоз ИС депо Пермь-2), помощник машиниста Поздеев, кочегар Козырян за год сэкономили топлива 60 тонн. Бригада ремонтирует паровоз своими силами, кроме 2-3 записей в промывочный ремонт, которые являются трудоемкими.

Старший машинист ФД Старцев депо Кунгур ежемесячно экономит 25 – 30 тонн топлива. Паровоз является лучшим на дороге. За лунинское содержание паровоза находился в рядах лучших машинистов дорог СССР.

Знатный машинист электровоза депо Чусовская Чуринов И.Л. безаварийно работает на протяжении уже 14 лет, награжден орденом Ленина.

За год проведено 6486 поездов тяжеловесов. Машинист депо Кунгур Старцев водит поезда превышающие 300 тонн вес нормы. Машинист депо Верещагино Агеев водит поезда с превышением веса на 350 тонн. К тяжеловесникам относятся Соболев, Завьялов, Дерендяев, Пиликин. Машинист ЭД Чусовская Выголов в декабре перевез сверх нормы 17 тысяч тонн угля. А в целом бригадой Выголова, Поздеева и Чуринов в декабре 1944 года проведено 5 тяжеловесных поездов.

К июлю 1944 года на дороге было 114 молодежных бригад, из них 13 являются фронтовыми бригадами, которые независимо от условий и времени выполняют любое важное задание. По всей дороге идет слава о молодежных бригадах паровозного депо Верещагино. Молодые Верещагинские бригадиры Александр Марцинчак, Катя Солина, Зеленцова, Гилев, Тиунов, Краевский, Иванов. В бригадах нет невыполненных норм, большинство дают более двух норм. Бригада Марцинчак носит имя Л.М. Кагановича, бригада Солиной имя Олега Кошевого, бригада Краевского имя Александра Матросова, бригада Шилова имя Александра Чекалина.

В бригаде механического цеха депо Верещагино – бригадир Балугев, не выполняющих норму нет, с лучшими слесарями являются Козлов В., Носков Т. 19 лет Кате Солиной - бригада ее дает по 2 – 3 нормы.



Солина Екатерина А. -
руководитель
фронтальной бригады
имени Кошевого
паровозного депо
Верещагино.



По депо Пермь-2 организовано две молодежных бригады. В автоматном цехе – бригадир Жидов - производительность труда 205%. Лучшие слесари Бушмакина, Гладких, Мальшакова, Мельчаков.

В депо Кунгур организовано шесть молодежных бригад с охватом 34 человек. Лучшая бригада на промывочном ремонте Чернышовой, на подъемке - бригада Популова. Лучшими являются слесарь Ванюков, токарь Кузнецов, Рыбкин, котельщик Шихарев. Молодежная бригада на паровозе старшего машиниста Оборина (помощник машиниста Оберюхтин, кочегар Козелина) сэкономила за год 200 тонн топлива, проработала 15 тяжеловесов.



Москвиченко В. Т. - молодой стахановец-слесарь Чусовского вагонного участка

В электродепо Чусовская организовано три молодежных бригады. В механическом цехе бригадир Вдовиченко, обмоточный цех бригадир Вишневецкая, аппаратный цех бригадир Назарова.

Из 250 поездных вагонных мастеров было присвоено звание лучший ПВМ – 126:

В депо Пермь-2 поездной вагонный мастер пассажирских поездов Гафитуллин Зинат награжден знаком «Почетному железнодорожнику», отличной работе обучил своих напарников Вотева и Рудометова. К числу лучших относятся мастера Кунгурского резерва Сурнина Н.С., Ванюков М.И., Шеин С.А., Киселева.

Южанинов, как лучший ПВМ Кунгурского участка, выдвинут в 1944 на должность инструктора буксо-смазочного хозяйства. Резерв ПВМ ВЧ Кунгур не имеет браков в работе.

Работающие по методу Андреева:

По ВЧ Верещагино Фадеев Н.И. инструктор буксо-смазочного хозяйства совместно со своей женой отработал на строительстве вагонно-ремонтного пункта 32 часа. Жвакин В.И., слесарь механического цеха в свободное от работы время отремонтировал два вагона средним ремонтом, совместно с членами семьи отработал на строительстве ВРП 72 часа. Гуляев И.Ф., котельщик за август – сентябрь с напарником Байдилинным и женой восстановили 10 фронтальных вагонов и отработали на строительстве ВРП по 46 часов.

Имеется 29 бригад, которым было присвоено звание лучшей путевой бригады дороги.

Лучшие казанцевские бригады:

По Верещагинской дистанции – Бутолин М., инициатор, путевой обходчик. Члены бригады - Мазунина И., Чиркова И., Мазунина В. Просвирнин Е., путевые обходчики. Они произвели следующую работу: выправка пути - 1100 метров, заготовка шпал – 93



штука, смена шпал – 105 штук, перешивка пути – 51 концов, прочистка кюветов – 1300 погонных метров, помощь основной бригаде по текущему и среднему пути – 312 часов.

К числу лучших диспетчеров относятся по Перми Гордеев, узловой диспетчер Имполитов, по ДН Кунгур - диспетчер Пермякова, по Кизелу – Ермаков, по Чусовской – Косунов.

Среди начальников станций лучшими являются начальник станции Кизел Торопов, станции Губаха – Дыбченко, станции Верецагино – Нефедьев, станции Курья – Главатских, станции Кислотный – Красных, станции Кутамыш – Кулябин.

Из 138 составителей 74 работают скоростными методами формирования поездов – формирование поездов малыми группами, толчками, одновременно двумя паровозами с двух концов пути.

Рудометов, составитель 1-го класса станции Чусовская, применяет метод производства маневров толчками, берет состав с главного пути на путь парка формирования и с небольшой группой проводит маневры толчками по подготовленному пути, толчок дается 50 – 100 метров от последней стрелки направляемого пути. Его преемники Вихарев, Щеткин, Измествьев.

К числу лучших составителей по Перми-2 относятся Усольцев, Чикилев, Щелкунов, Коротовский. По Балезино – Князев, по Кизелу Ивонин, Елькин, Иванов, по станции Губаха – Семериков.

Из 1309 стрелочников на дороге – 48 лунинцев. Старший стрелочник станции Лямино Соболева С.Е. в 1944 году награждена знаком «Почетному железнодорожнику». Работает 19 лет.

Стрелочница станции Вереино Владыкина, кроме своей основной работы своими силами переложила в стрелочных будках печи, произвела побелку будок, печей, заготовила 50 метел, отремонтировала весь своей инвентарь. В свободное время выходила на ремонт пути в течение 20 дней. Стрелочное хозяйство в отличном состоянии.

Машинист Кунгурского депо Старцев в 1944 году награжден знаком «Почетному железнодорожнику». Только за 1944 год сэкономил 300 тонн топлива. Еще год назад провел поезд от Шали до Кунгура весом 3400 тонн, вдвое превышает нормы 1600 тонн, а вождение поездов до 2000 тонн – это дело его работы. В течение ряда месяцев Старцев имеет звание «Лучший машинист Советского Союза». За время войны не имел брака, аварий и захода на межпоездной ремонт в депо.

Балуев, лучший машинист дороги, из Верецагинского депо. Руководитель колонны паровозов, напарник – Чазов. При постановке паровоза в промывочном ремонт имеет 3-4 пункта записи. За год сам сэкономил 263 тонн.

На дороге подхвачен почин машиниста Коробкова. Поставлена задача: лунинский уход за паровозом, вести поезда на большом клапане, используя при этом отопление паровоза тощими углями, иметь экономию топлива.

Сообщение.
В 1944 году Саначеву Михаилу Даниловичу, командиру танковой роты, было присвоено звание Героя Советского Союза. Призван в Красную Армию в 1939 году с должности помощника машиниста паровоза паровозного депо Верецагино.



Были выделены, так называемые, лучшие топильщики - как машинист паровозного депо Чусовская Симонов, Оборин, Болотов, Гольбах, по Верещагино - Шистеров, Соболев, Завьялов, Мальцев, по Кунгуру - Пиликин, Басалгин, по Перми - Шашмурин, Гуртман, Титков, по Усольской - Репнин, которые дали сотни тонн экономии в 1944 году. По Чусовской выделен специальный топильщик Кондратьев, который по графику проводил поездки четвертым лицом на паровозе и проводил показы ухода за паровозом, правильного соблюдения режима топки и котла.



Начальник мастерских на станции Левшино Левшинского участка энергоснабжения П. Т. Рудаков.

Машинистом Симоновым и помощником машиниста Кондратьевым из Чусовой обучено путем стахановской школы отоплению 214 человек. Их опыт заключался в том, что они сначала проводили лекцию, а далее показывали практически загрузку топлива в топку, поддержание слоя топлива от 170 до 200 мм и питание котла, после чего обращали внимание на термоизоляцию труб паровоза и т. п.

Машинист инструктор паровозного депо Кунгур Самылов провел школу по теме «Соблюдение режима топки паровоза и работа со стокером» с машинистами имеющими пережог топлива.

Путеобходчик Кизеловской ПЧ Грамоздин провел стахановскую школу по применению казанцевского метода работы с охватом 8 человек. После лекции проверили на практике и отработали 2 раза в неделю на 119 километре, который был аварийным – подняли пути 500 метров на щебень, заменили 250 шпал, прошили пути 300, произвели рихтовку 500 метров. Усилиями путеобходчиков Никифорова, Абашева, Дорякина,

Устинова 119 километр приведен в отличное состояние.

В 1944 году проведено 125 показательных судов над нарушителями Указа от 15 апреля 1943 года. По дороге нарушителей указа – 4090, из них дезертиров – 696, невыполнение распоряжений – 521, браки в работе – 1163, опоздания – 154, отлучки с работы – 148, сон на посту 121, неявка на работу 291.

В 1944 году поступило 1811 рационализаторских предложений.

Ремонт разбеговых шайб на промывке паровозов без выкатки колесных пар бригадира комплексной бригады депо Верещагино Пугина.

Инженер по ремонту депо Кунгур Болотов предложил способ дополнительного крепления шайб букс паровозов серии ФД и ИС, исключивший межпоездной ремонт с выкаткой осей из-за частого ослабления.

Предложение Ставорко об использовании старогодних и бракованных колес Гриффина в качестве литейного чугуна при добавлении небольшого количества ферросилиция обеспечило литейный цех Чусовского вагонного участка чугуном и увеличило выпуск литья.



Сконструированный помощником РБ Немцевым ручной двухлемешный плужок для очистки рельсов от снега во много раз ускоряет процесс очистки от снега.

В работу включились производственные совещания. Были произведены розыски огнеупорных глин, последние обнаружены около станции Кунгур и вопрос решен. В городе Кунгуре обнаружены ископаемые охра, мумия. Долгое время разрешался вопрос о создании мыловаренного производства. На производственном совещании был предложен рецепт пасты.

Добились освобождения клуба станции Усольская. Остаются занятыми два клуба: Пермь-2, занят под филиал вокзала для транзитных пассажиров военнослужащих, Чусовской – занят под госпиталь.

В 1-й декаде января 1944 года участвовали в смотре художественной самодеятельности Молотовской области. В число лучших хоров области вышли хоры станции Верещагино, Бисера. Выявлен замечательный виртуоз балалаечник мастер электродепо Чусовская Добротин, солистка Обручникова со станции Чусовская приглашена после смотра работать в профессиональный театр.

Слабое место – отсутствие художественного руководства. Одними талантливыми самоучками, не знающими даже нот, не учившихся искусству с не всегда достаточным общим культурным развитием далеко вперед самодеятельность продвинуть трудно. Тем более полное обнищание с оборудованием и реквизитом.

На дороге 95 столовых, посадочных мест 3322, контингент 28228. Контингент прикрепленных уменьшился за счет отлива к отовариванию карточек через магазины. По отношению к 1943 году отоваривание карточек значительно улучшилось, что и послужило причиной уменьшения контингента столующихся, особенно семейных.

Продукция подсобных хозяйств используется в общественном питании на 50% без вырезки талонов продкарточек. За год без вырезки отпущено 5080 тысяч блюд. При столовых организован посев картофеля и овощей, содержались свиньи. Благодаря продукции подсобных хозяйств система ДорУРСа в 1944 году сумела в своем общественном питании продержаться без особых срывов, обеспечивая весь контингент обедами из двух и трех блюд.

В 1944 году на дороге имеется 738 инвалидов Великой отечественной войны. Обследовано на дому семей военнослужащих и инвалидов отечественной войны 2984 человек. Взято на учет на 1 января 1945 года 3863 семей военнослужащих и 883 семей инвалидов Великой отечественной войны.

Огородные комиссии получали и распределяли землю, руководили раздачей семенного фонда. Для проезда рабочих и служащих на огороды, для копки земли и



Скаун Я.С.- передовой машинист паровоза депо Пермь-2



Война - 1944 год.

посадки на станциях вне места жительства организовывались групповые выезды специальными поездами или отдельными вагонами. Проезд обеспечивался выдачей бесплатного билета. Выдавался сельхозинструмент. Организовывалась охрана участков посещиков.

В связи с возросшим, после ликвидации политотделов на транспорте, объемом, и усложнившимися задачами работы, с начала 1944 года по решению ЦК союза был усилен штатный аппарат райпрофсожей – добавлено по одному ответственному секретарю и по одному инструктору оргработы. Пермскому отделению – дан инструктор по быту. В трех райпрофсожах установлена должность технического инспектора Дорпрофсожа и на станциях Балезино, Усольская, Шаля созданы узловые местные комитеты с освобожденным председателем.

Председатель МК резерва проводников станции Пермь-2 Лобанова является не освобожденным председателем. Работающих более 300 человек. Лобанова и члены местного комитета Мясникова, Мосягина систематически проводят читки газет, знакомят с новыми событиями работников бригад, прибывающих из поездки, проводят производственные совещания по подведению итогов поездки. Есть доска показателей.

Из отчета Дорпрофсожа Пермской железной дороги за 1944 год.³³⁸

1944 год.

Мы каждый день напоминаем каждому рабочему в чем он обязался.

Ежедневно на производственных совещаниях в каждом цехе, смене 10 -15 минут на подведение итогов, как сработали за день, кто сработал хорошо, кто плохо. Как только отличились или наоборот появился разгильдяй, выпускается «Молния» или боевой листок. В каждом цехе вывешивается список, где ежедневно указывается, как выполнялись обязательства каждого, производительность труда. Ежемесячно - итоги работы, собрания, награждения и премии за хорошую работу.

Производственные условия на нашем участке хуже всех на дороге. С 1941 года работает на открытом воздухе, не имея основного здания, как депо для ремонта вагонов. Однако наш коллектив, не считаясь с морозами доходящими до 50 градусов, государственный план перевыполняет.

Казалось бы понятно, что нужна теплая спецодежда, однако и сегодня не все рабочие одеты в теплую одежду и обувь, не одеты 48 выпускников железнодорожного училища. Нам надо 70 пар валенок, 40 фуфаек и брюк.

У нас нет общежития, хотя у нас очень много молодых, одиноких рабочих. Плохая обеспеченность со стороны нашего ОРСа. За год полностью не отоварены иждивенческие карточки по сахару, острая нужда в обуви и промтоварах. О других вопросах мы уже и не ставим.

Дезертировало из участка 17 человек, в том числе 14 женщин. В основном это были ранее эвакуированные. Когда освобождалась их местность, они самовольно оставляли работу, дезертировали и уехали домой.

Из отчета отдела кадров Верещагинского вагонного участка за 1944 год.³³⁹



Война - 1945 год.

А люди пели, плакали, кричали
И что-то говорили вразнобой,
И ту Победу на руках качали,
В солдатской гимнастерке над собой.
И верилось, что где-то за лесами
Сквозь травы, прошлогоднее жнивье
Погибшие воскресшими глазами
Глядели на бессмертие свое.

Владимир Радкевич

Предисловие главы.

Продолжились усилия по улучшению качественных показателей работы паровозных бригад и прежде всего экономии топлива, мастерству вождения поездов. Была разработана и применена технология скоростного вождения поездов без дополнительного набора воды на промежуточных станциях.

Прошедшая сразу после окончания войны сессия Академии наук в Перми подтвердила, что Пермская дорога работала все годы войны в намного худших условиях развития материально-технической базы по сравнению с другими дорогами и показателями сети дорог.

Окончилась война, фронтовики возвращались домой, складывалась совершенно новая общественно-политическая обстановка, у людей появились другие приоритеты.

От события к событию.

1945 января 4. Четверг.

Поезд № 1024 имел остановку у входного светофора станции Чусовская, со стороны перегона состав огражден не был, хвостовые сигналы освещены не были.

Резервный электровоз под управлением Гордеевой через два блок участка следовал за поездом № 1024, при подходе к светофору с красным огнем электровоз имел двухминутную остановку, после чего продолжал следовать с уменьшенной скоростью и врезался в неосвещенный хвост поезда № 1024. Разбито два груженных вагона, задержка поездов на два часа.

Старший кондуктор Быкова при отправлении со станции Кизел в одном из боковых фонарей не имела лампы, в межбуферном фонаре имелась коптилка, вставленная в консервную банку, ручной сигнал не имела и при себе имела одну петарду.



Быкова и главный кондуктор Русских осуждены военным трибуналом на 5 лет исправительно-трудовых лагерей каждая.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.³⁴⁰



Свинин Алексей Александрович - начальник паровозного депо Верещагино.

1945 января 5. Пятница.

Лучших результатов по итогам работы декабря 1944 года достигло Чусовское электродепо (начальник депо Калинин, секретарь партбюро Пятов, председатель месткома Елтышев). Обслуживая три тяговых плеча – Чусовская – Кизел, Чусовская – Комарихинская, Чусовская – Гороблагодатская, депо обеспечивает электротягой более трети перевозок дороги. Техническая скорость – 33 км при задании 32,5, проведено 47 тяжеловесов, экономия применением рекуперации. Широко практикуется при вождении тяжеловесных поездов сдвоенные электровозы, управляемые одним машинистом, в декабре этим методом работало десять пар электровозов.

Электровозники успешно помогают работе паровозников на только что электрифицированном участке Комарихинская – Левшино. Среди машинистов электровозов шесть женщин, получивших эту квалификацию в дни войны. Машинист электродепо Выголов, 2 декабря по участку Калино – Левшино провел полновесный поезд № 805 на 1 час 03 минуты раньше времени. Это был первый поезд на новом осваиваемом участке.

Из телеграммы начальника дороги.³⁴¹



Выголов В. - машинист электродепо Чусовская

1945 января 13. Суббота.

Машинист паровоза Завьялов 2 января из Верещагино в Балезино при открытии регулятора на большой клапан достиг высокой форсировки котла, сэкономил 2 тонны 226 кг топлива и доставил поезд точно по расписанию. Машинист депо Верещагино Агеев с поездом № 957 груженым углем от Верещагино до Балезино следовал

при открытии большого клапана, вес поезда превышал норму на 250 тонн, перевы-



полнил техническую скорость на 4 км в час. Следуя обратно с поездом № 958, Агеев перевыполнил техническую скорость на 6 км/час и прибыл в Верещагино на 27 минут ранее времени по расписанию.

Из телеграммы НЗ Ефимова в НКПС. 342

1945 января 14. Воскресенье.

Машинист электродепо Чусовская Оборин Алексей Иванович, следуя по перегону Усьва – Бассег с поездом № 732 на 58 километре заметил излом рельса в стыке длиной 300 мм. Поезд остановил у излома рельса.

14 июля 1944 года Оборин, следуя по 3-му пути станции Селянка, заметил отсутствие прохода со стороны 2-го пути, загроможденного вагонами пассажирского поезда № 79. Столкновение было предотвращено.

Из приказа начальника Пермской дороги. 343



20 января 1945 года Попов Александр Павлович, 1925 года рождения, погиб в бою на фронте в Польше. Мобилизован на фронт 9 февраля 1943 года с должности фрезеровщика депо № 1 локомотивного депо Чусовская.



14 января 1945 года Соболев Александр Романович, старший сержант, погиб в Восточной Пруссии в возрасте 37 лет. Мобилизован на фронт 24 октября 1941 года с должности помощника машиниста электровоза локомотивного депо Чусовская.



19 января 1945 года Сирина Афанасий Иванович, ефрейтор, погиб в бою в Венгрии. Мобилизован на фронт 27 апреля 1942 года с должности машиниста водокачки локомотивного депо Чусовская.



1945 января 14. Воскресенье.

В поезде № 805 на перегоне Усть-Тискос – Теплая Гора произошло заклинивание колесной пары гондолы стоящей седьмым вагоном с головы поезда.

На станции Теплая Гора поезд имел остановку. Поездной вагонный мастер Штин не проверил состояние бандажей колесных пар, не обнаружил ползуна. Со станции

Сообщение.

**25 января 1945 года
Горин Михаил Петрович,
1923 года рождения,
лейтенант 248-го
стрелкового полка,
погиб в бою на фронте,
похоронен в с. Штейне,
провинция Силезия,
Германия. Мобилизован
на фронт 11 марта 1942
с должности электро-
сварщика паровозного
депо Кунгур.**

Теплая Гора поезд сопровождал стрелочник Горохова, на перегоне - путеобходчики Клячкина и Суворцев и никто не обратил внимания на стук.

При встрече на станции Бисер слесарь ПТО Телегин обнаружил стук колес в поезде и заявил осмотрищику Шкабарову. Обнаружен был ползун длиной 160 мм, вагон отцеплен.

В результате на перегоне Теплая Гора – Бисер произошел излом одного рельса и нанесены насечки на ряде рельсов. После прохода четырех поездов было обнаружено и изъято из пути 12 поврежденных рельсов. Причиной заклинивания колесной пары явилась неисправность воздухораспределителя, имевшего пропуск воздуха через воротники главного поршня.

Поездной вагонный мастер Штин передан следственным органам для передачи суду Военного трибунала.

Из приказа начальника дороги³⁴⁴.

1945 января 18. Четверг.

В депо Кунгур, Пермь, Усольская ослабили руководство по внедрению лунинских методов ухода за паровозами со стороны бригад. Помощь нужна была машинистам, работающим впервые зимой, нужна передача опыта работы машинистов Старцева из депо Кунгур, Шашмурина из депо Пермь-2, Балужева из Верещагино, Репнина из депо Усольская.

Предлагается распространять опыт лучших, используя для этого клубные микрофоны перед началом киносеанса, радиопередачи местного вещания, печать, стахановские школы по обмену опытом.

Недопустимо, при недостатке паровозных машинистов, 32% из числа подготовленных молодых машинистов использовать кочегарами паровоза. Недопустимо обучение подростков моложе 16 лет на должности помощников машинистов, кочегаров, сварщиков, дежурных по станции, стрелочников, осмотрищиков.

Обеспечить плановый выпуск плакатов и брошюр с опытом работы диспетчеров Ложкина и Гордеева, составителя Семерикова, машиниста Старцева, поездных вагонных мастеров Кафитуллина и Анисимова.

Из протокола заседания Дорпрофсожа.³⁴⁵



1945 января 18. Четверг.

Коллективы станций Кизеловского отделения и угольщиков Кизеловского, разработали единый технологический процесс, что обеспечило нормальную работу станций и подъездных путей шахт. Уже в декабре станция Кизел перевыполнила задание по погрузке, сокращен простой вагона на станции и на шахтах. Станция Кизел обеспечила отправление поездов по графику на 82%. Станция Губаха за работу ноября имела переходящее знамя НКПС, она обслуживает два мощных треста Кизеловского угольного бассейна, коксохимзавода, предприятие Наркомчермета и электростанции.

Развернулось соревнование между машинистом депо Усольская Репниным и врубковым машинистом шахты имени Ленина Хабибрахмановым за увеличение добычи угля и ускорение перевозок угля. Дежурный по станции Кизел Воинцев заключили договор с дежурным по станции Предкизел треста Кизелуголь Шумиловских.

Из протокола заседания Дорпрофсожа. ³⁴⁶



Репнин Виктор Александрович - машинист паровоза депо Усольская.

1945 января 19. Пятница.

Паровозники депо Верещагино обсудили на производственном совещании статью Коробкова в газете «Гудок» и поделились опытом применения метода в местных условиях.

Машинист Шистеров сказал: «Я экономлю уголь путем выдерживания режима отопления паровоза – топку запроваляю, применяя комбинированное отопление, и не допускаю горения на «черный дым», чем достигаю полного сгорания топлива. Для использования полной мощности не допускаю потери энергии парением через неплотности частей. При умелом отоплении каспашским углем можно перевыполнять экономические измерители». Также высказались машинисты Балуев Я.М., Мальцев, Бессонов, Каменских, Ваганов.

Из телеграммы управления дороги в МПС. ³⁴⁷



Балуев Яков - машинист паровозного депо Верещагино

1945 января 20. Суббота.

Яков Балуев, машинист паровозного депо Верещагино:

У нас на паровозе между мной и моим напарником машинистом Чазовым существует правило: сдать машину товарищу в таком состоянии, чтоб ее можно было немедленно выдавать под поезд. При сдаче – приеме тщательно проверяем ходовые части, как работают пресс аппараты и стокер. Бывает, что требуется небольшой ремонт. Все это мы делаем сами, не дожидаясь постановки машины в промывку.



Обычно, подъезжая к конечной станции, мой помощник Степан Москов и кочегар Николай Яковлев уже готовятся к новой экипировке паровоза. Как только поезд останавливается, Москов принимается за осмотр ходовых частей, Яковлев – опускается к буксам, проверяет их состояние.

Высокую форсировку котла мы готовим еще на экипировке паровоза. Уголь выдают низкосортный, поэтому следим, чтобы во время экипировки порода не попала на конвейерный винт. Был случай, попала порода, ее затянуло в топку, затем попала на колосники, оказалась между колосниками, колосники не закрылись. В таких случаях многие не решаются ехать с открытыми колосниками. Я не захотел задерживать паровоз и отправился с открытыми колосниками. И убедился, что закрытые колосники никакого влияния не оказывают на процесс парообразования.



28 января 1945 года
Кудрявцев Изосим
Прокопьевич, сержант,
погиб в Германии в
возрасте 19 лет.
Мобилизован на фронт
1 ноября 1943 года с
должности сапожника
локомотивного депо
Чусовская.



31 января 1945 года Лузин
Николай Васильевич,
старший сержант, умер от
ран в Кенигсберге в
возрасте 31 год.
Мобилизован на фронт
1 декабря 1941 года с
должности машиниста
электровоза локомотивного
депо Чусовская.



3 февраля 1945 года
Некрасов Иван
Павлович, младший
лейтенант, погиб в бою
под Кенигсбергом.
Мобилизован на фронт
30 августа 1942 года с
должности слесаря
локомотивного депо
Чусовская.

В условиях нашей дороги езда при использовании всех пяти клапанов паровоза дает прекрасные результаты, но надо все время тщательно регулировать реверсом доступ пара в паровые цилиндры.



Сейчас в большинстве случаев мы ездим на смешанном топливе. Если на эстакаде нам выдают часть угля кизеловского, а часть – каспашского, мы не смешиваем, а сыпаем на тендер в разные места и в пути следования подаем на конвейерный винт поровну и того и другого. Только при этом условии каспашский уголь дает отличное горение. Мой помощник Москов не злоупотребляет стокером, старается применять комбинированное отопление и в большинстве случаев пользуется лопатой.

Особенно следим за тем, чтобы не допускать в топке образования «козла», то есть, чтобы неправильной заброской угля не прекратить доступ воздуха и не снизить хорошее горение угля.

Часто водим поезда без дополнительного набора воды. Станцию Кез, где предусмотрен набор воды, часто проезжаем без остановки.

*Из рассказа Я. Балуева в газете.*³⁴⁸

1945 января 26. Пятница.

С 18 декабря 1944 по 26 января 1945 года старший путеобходчик Кизеловской дистанции пути Власов П.Е. обнаружил семь рельс с отколами головки рельса от 0,5 до 2,5 метра. Рельсы немедленно заменялись.

*Из приказа начальника Пермской дороги.*³⁴⁹

1945 января 26. Пятница.

Путевой обходчик Таскаева Евдокия Симоновна, осматривая путь, на 110 километре перегона Обогаитель – Кизел обнаружила рельс со свежим поперечным изломом в двух местах. Кусок рельса длиной 25 см лежал в балластной призме.

Таскаева приняла меры для задержания пассажирского поезда № 70 со станции Кизел. Изломанный рельс заменен заместителем начальника дистанции пути Ипатовым, домашней хозяйкой Комаровой и главным кондуктором поезда № 70 Палеховой. Пассажирский поезд № 70 проследовал дальше с незначительной задержкой.

*Из приказа начальника Пермской дороги.*³⁵⁰

1945 январь.

Начальник станции Невидимка Коньков И.С. в свободное от своей работы время, с привлечением членов своей семьи, отца 61 лет и жены, в течение января 1945 года оказал помощь 9-му околотку Чусовской дистанции пути. Заготовили 200 шпал и отработали на снегоборьбе 154 человекоднев.

*Из приказа начальника Пермской дороги.*³⁵¹

Сообщение.

В январе 1945 года Максимов Алексей Николаевич, 1903 года рождения, рядовой Советской Армии, пропал без вести на фронте. Мобилизован на фронт 5 марта 1942 с должности податчика топлива склада топлива станции Кунгур.

Сообщение.

9 февраля 1945 года Лихачев Валентин Петрович, погиб в бою на фронте в Германии. Мобилизован на фронт 1 декабря 1943 года с должности машиниста водокачки депо № 3 локомотивного депо Чусовская.



1945 февраля 3. Суббота.

С первых дней нового года на Кизеловском отделении дороги широко развернулось соревнование между железнодорожниками и угольщиками, Улучшились показатели станции Кизел и треста «Кизелуголь». В январе станция Кизел получила переходящее знамя НКПС, а в феврале сработала еще лучше. Движение, направленное на выполнение норм единого технологического процесса работы станции и шахт, положило конец былой разобщенности, ведомственным спорам между железнодорожниками и угольщиками. В пропаганде соревнования активно проявили себя газеты «Сталинская путевка», газета Кизеловского отделения «Сталинец» и газета «Ленинец» треста «Кизелуголь».

*Из доклада начальника Пермской железной дороги Самохвалова наркому путей сообщения Ковалеву.*³⁵²



5 февраля 1945 года
Тюленев Игорь
Александрович,
рядовой Советской
Армии, погиб в бою в
Восточной Пруссии в
возрасте 29 лет.
Мобилизован на
фронт 30 августа
1941 года с
должности слесаря
локомотивного депо
Чусовская.

1945 февраля 7.

В связи с пуском тяговой подстанции Ляды перевести на электротягу все товарные и пассажирский поезд № 69/70 от станции Комарихинской до Левшино. Временно, впредь до сдачи в эксплуатацию контактной сети участка Левшино – Пермь-2 смену паровозов – электровозов производить по станции Левшино. Действие разъезда Котлованы закрыть.

*Из приказа начальника Пермской дороги.*³⁵³

1945 февраля 7.

Добились отличных показателей в январе 1945 года:
Машинист комсомольского паровоза депо Верещагино Шафранов с помощником Обуховым и кочегаром Тиуновым: сэкономили 10640 кг топлива, среднесуточный пробег составил 319,3 при норме 319, проведено 11 поездов без дополнительного набора воды.

Машинист депо Пермь-2 пассажирского поезда Шашмурин И.С. с помощником Щуклиным, кочегаром Лазаревым за месяц сэкономили 28779 кг топлива, техническая скорость 44,7 при норме 40.4 км/час.

Машинист депо Кунгур паровоза ФД Оборин с помощником Игушевым и кочегаром Козевиной сэкономили 24762 кг топлива, пробег 320 км при задании 287. Бригада провела тяжеловесные поезда без дополнительного набора воды паровозами.

Сообщение.
13 февраля 1945 года
Заколодин Степан Яковлевич,
1903 года рождения, умер от
ран полученных в бою на
фронте. Мобилизован на фронт
22 января 1942 года с
должности помощника
машиниста депо № 3
локомотивного депо Чусовская.



Машинист депо Чусовская Мусихин с помощником Ляминим и кочегаром Мертелиным на паровозе сэкономили 10497 кг топлива, достигнув технической скорости 25,8 при норме 25,7.

Машинист депо Усольская Ионов на паровозе в январе сэкономил 2500 кг топлива.
Из телеграммы НЗ Пермской железной дороги Ефимова.³⁵⁴

1945 февраль 22. Четверг.

На станции Пермь состоялся торжественный митинг, посвященный пуску нового электрифицированного участка Пермь-2 – Чусовская. Первый рейс электропоезда с гостями и строителями отправился до станции Сылва. Электровоз вел начальник дороги Валериан Александрович Самохвалов.



Прораб по монтажу тяговых подстанций Е. Ф. Треполовский.



Заместитель начальника отдела электрификации дороги М. Н. Бурдин.



Бригадир по монтажу тяговых подстанций В. В. Карманов.



Бригадир по монтажу тяговых подстанций М. И. Шадлун.

В период войны темпы развития и технического перевооружения станции снизились, однако не прекращались работы по электрификации перегонных путей на Чусовскую, а так же приемо-отправочных путей Пермского и Северного парков.

По словам Самохвалова, линия монтировалась в основном за счет эвакуированного оборудования. Много сил и времени было затрачено на восстановление этого оборудования. Весь проект электрификации линии пришлось в корне пересмотреть. Были созданы новые оригинальные конструкции тяговых подстанций. Упрощены электрические схемы. Много изменений сделано в контактной сети.

Вся масса строительных и монтажных работ произведена силами дороги.

Вводом в эксплуатацию линии работы по электрификации Пермской дороги не кончаются. Они будут продолжены в сторону Верещагино и от Кизела в сторону Соликамска.³⁵⁵



1945 февраля 23. Пятница.

А. Облапинский, инженер по строительству:

- Проекты строительства четырех тяговых подстанций для электрификации линии Пермь – Чусовская были готовы еще к началу войны. С начала войны проекты были переделаны. Объем каждой подстанции был спроектирован втрое меньше.

Еще не вполне были закончены строительные работы, а уже начинался монтаж. Многого не хватало: труб, насосов, оборудования для моторов. Искали среди металлолома и утиля. Найденное приходилось переделывать. Трудности были огромные, не верилось, что все они будут преодолены. Но люди работали по-военному.



Свинцов Иван Павлович - передовой главный кондуктор пассажирских поездов Пермского кондукторского резерва, возраст 66 лет

М. Бурдин, заместитель начальника отдела электрификации управления Пермской железной дороги:

- Условия военного времени вызывали недостаток рабочей силы, железа, метизов. Оборудование на всех тяговых подстанциях приходилось устанавливать старое, демонтированное. Особой изобретательностью в ремонте и замене дефицитных материалов отличились производитель работ Треполовский, бригадиры Карманов, Шадлун, Семенов, монтеры Устинов, Шипицин.

Поврежденные масляные выключатели, ртутные выпрямители, быстродействующие автоматы, дорогие чувствительные реле, которые в мирное время привыкли ремонтировать на заводах – восстанавливали сами. Найдены были заменители дорогих и дефицитных изоляционных лаков. Выработаны дешевые и надежные разделки высоковольтных кабелей, введены новые упрощенные схемы.

По контактной сети все детали в основном изготовлялись своими силами в механических мастерских станции Левшино. Начальник этих мастерских Рудаков проявил исключительную инициативу и изобретательность. Дефицитные газовые трубы для фиксаторов заменялись различным сортовым железом, с изготовленными к ним специальными клеммами,

взамен фабричных деталей из ковкого чугуна. Раскаточные и компенсаторные ролики литой конструкции были заменены штампованными.

Инженер службы Орлов, производитель работ по монтажу контактной сети Прохоров и мастер Костогоров проделали огромную работу по упрощению схем, по замене металлических опор деревянными. На монтаже контактной сети особо отличились начальники дистанций Воеводин и Михеев, бригадиры Мазко, Матушкин.

Из интервью строителей электрификации линии Пермь – Чусовская. ³⁵⁶



1945 февраля 25. Воскресенье.

На станцию Шумково в 19 часов 08 минут прибыл поезд № 685 на третий путь, в предел не вошло шесть вагонов. Старший стрелочник Кондаков Степан и старший кондуктор Мошонкина подали сигнал вперед, машинист Устюгов привел в движение поезд и остановился у предела 3-го пути, затем по сигналу старшего стрелочника Бочкаревой снова привел в движение поезд, проехал предел 2-го пути и остановился на крестовине стрелки № 4. Старший стрелочник Бочкарева без разрешения дежурного по станции Пахтусова по заданию сдающего дежурство старшего стрелочника 4-го поста Медведева открыла входной семафор на 2-й путь поезду литер «Г», который в 19 часов 20 минут столкнулся с поездом № 685. сошли оба паровоза, две гондолы и одна гондола одной тележкой. повреждено 80 метров пути.



Лаптева В. В. - старшая стрелочница станции Губаха, одна из лучших работниц.

Бочкарева и Медведев отданы под суд, Устюгов снят в слесаря паровозного депо Кунгур. Судом Медведев оправдан за недостаточностью улики. Бочкарева лишена свободы на шесть лет без поражения прав, с запрещением в течение двух лет занимать должности связанные с движением поездов. Учитывая что Бочкарева имеет на своем иждивении троих малолетних детей, а муж ее находится на фронте, военный трибунал считает нецелесообразным содержание осужденной под стражей и приговор исполнением отсрочить до окончания военных действий и направить Бочкареву на работы на транспорте, Разъяснить Бочкаревой, что если она проявит себя на производстве с положительной стороны, то по ходатайству начальника она может быть освобождена от наказания, либо это наказание может быть заменено более мягким. Бочкареву из-под стражи освободить.

Из материалов расследования крушения. 357

1945 марта 1. Четверг.

В 1944 году дорога улучшила качественные показатели использования подвижного состава: оборот вагонов с 137,8 часов уменьшился до 124, в два раза сократился

Сообщение.

7 марта 1945 года. Пономареву Михаилу Петровичу, сержанту Советской Армии, командиру диверсионной группы отряда десантников Днепровской речной флотилии, присвоено звание Героя Советского Союза. Мобилизован в Красную Армию был из линейного отделения НКВД станции Пермь-2 Пермской железной дороги.



простой вагонов на промежуточных станциях. Улучшился процент отправления и проследования поездов по графику.

Основой улучшения работы дороги в 1944 году послужило массовое соревнование. Из общего числа 24075 рабочих и служащих стахановцев 9441 человек.

По итогам января 1945 года присвоены первые места по сети дорог и выданы денежные премии – 10 тысяч рублей смене дежурного по станции Кизел Вотинцева А.А., бригаде составителей станции Губаха Семерикова П.Д. – 2 тысячи рублей. Особенную популярность на страницах газеты «Гудок» заслужил машинист паровозного депо Усольская Репнин.



Весной 1945 года Ермилов Андрей Сергеевич, капитан, сражался в рядах Уральского танкового корпуса. Погиб в бою под Берлином. До мобилизации в Красную Армию работал машинистом паровоза, секретарем партбюро паровозного депо Пермь.

В соревновании со Свердловской железной дорогой в течение ноября – декабря 1944 года и января 1945 года победителем выходит наша дорога.

Но, до сего времени не введена система практического обучения паровозных бригад методам отопления и вождения поездов, применяемых передовыми машинистами. Лучшие машинисты у нас единичны, достижения большинства машинистов эпизодичны и не являются повседневной практической работой.

Взять к примеру машинистов депо Верещагино. В январе машинист Зарубин Михаил – 5087 кг экономии топлива, напарник – машинист Злобин пережог 9877 кг угля. Балуев Я.М. – 343 кг экономии, а его напарник Чазов И.А. – пережог 123 кг. Шивков И.А. сэкономил 5413 кг, а его напарник Завьялов Гр. пережог 8895 кг (паровоз 2660). Работа депо ухудшилась в январе-феврале 1945 года, а еще в декабре 1944 года депо было передовым на сети дороги и удостоивалось знамени ГКО.

Из 98 машинистов депо Верещагино только 7 являются луинцами, в то время как из тех же 98 машинистов – 81 имеют 5-й разряд слесаря, 11-свыше пятого разряда. Та же картина с помощниками машиниста и кочегарами. То же - в паровозном депо Кунгур.

Часть машинистов не закреплена за паровозами. Не закреплена и определенный состав бригад. Во время ремонта паровоза члены бригад посылаются

в поездки на других паровозах. Этим уже в корне игнорируется луинский метод работы, ибо бригады ремонтируемых паровозов должны участвовать в процессе ремонта своих паровозов. В депо Кунгур и Верещагино луинцам не выделяют в



депо рабочие места, инструмент, не обеспечивают запчастями, необходимыми для самостоятельного ремонта паровозов.

Из выступления руководителя Пермской дороги по селектору. ³⁵⁸

1945 марта 2. Пятница.

Машинист Чусовского электродепо Бурдаков А.С., ведя поезд литер «Г» по перегону Утес – Заготовка, на 21 километре увидел впереди в окно электровоза изломанный рельс, отпавший кусок головки рельса длиной 150 мм, лежавший в пути колеи. Поезд был остановлен и приняты меры к замене.

Из приказа начальника Пермской дороги. ³⁵⁹

Воспоминание о войне.

- Работала я в Пермском резерве проводников. Жили в общежитии, двухэтажный барак, там и жили в комнате на втором этаже. Ездили с поездом Пермь-Москва.

Было много воровства, на ходу поезда умудрялись с крыши вагона крючком через окно вытаскивать вещи пассажиров. Воровство и спекуляция - это был ужас.

Покупали молоко, картошку на рынке. Ездили в Оверьята на уборку картошки. Девять выкопаешь, десятое себе. Хранили картошку под кроватью. Покупали на мясокомбинате кости и варили. Нам давали транспортные продовольственные карточки, и мы их в Москве отоваривали. В столовой отрезали от карточки талоны на крупу, жиры, мясо.

Не хватало нам. Из дому, из деревни помогали. Когда совсем нечего было есть, так там у нас был маленький балкончик, мы усаживались на балконе и пели песни. Уже все знали: раз девки поют, значить есть нечего.

А потом я вышла замуж. Муж - осмотрщик вагонов. Поженились, а одеть было нечего. Мне отец отдал теплые кальсоны, - я их обрезала. Когда муж пошел первый раз в баню, а трусов нет, пришлось отдать свои.

Из рассказа Любови Поликарповны Пасынковой. ³⁶⁰



Составитель поездов станции Чусовская Г. В. Вихарев и маневровый диспетчер И. Е. Одинцов.



Война - 1945 год.

1945 марта 2. Пятница.

На перегоне Копи – Расик, на 124 километре. Поезд № 718 потерпел крушение. Перерыв движения составил 8 часов 45 минут.

Производилась перешивка пути. Бригадир Захаров, поручив рядовым рабочим Бабиковой и Поршневой работу по перешивке пути. Мер к ограждению сигналами места работы не принял, лично работой не руководил, а отлучился в лес по другим делам.

Рабочие расшили от стыка 4 шпалы подряд, а на остальных шпалах выдернули 3-й костыль внутренней стороны колеи на протяжении всего звена, ослабив тем самым и без того плохо содержавшееся звено. К моменту похода поезда № 718 Бабикова и Поршнева успели зашить только одну шпалу на два костыля. При проходе поезда рельсы были раздвинуты, произошло проваливание колесных пар внутрь колеи.

Захаров приговорен к лишению свободы на 5 лет, приговор исполнением отложен до окончания военных действий. Захаров направлен в действующую Армию.

Из приговора Военного трибунала Пермской железной дороги.³⁶¹

Сообщение.

20 марта 1945 года

Зверев Петр Федорович, 1922 года рождения, рядовой Советской Армии, минометчик 106-й стрелковой дивизии умер от ран полученных на фронте, похоронен в д. Чекберень, Венгрия. Мобилизован на фронт 12 июля 1941 года с должности рабочего механического цеха паровозного депо Кунгур.

Сообщение.

23 марта 1945 года

Шутов Георгий Иванович, погиб в бою на фронте в Германии. Мобилизован на фронт 26 июля 1941 года с должности машиниста паровоза депо Чусовская.

Сообщение.

24 марта 1945 года

Хисматуллин Хатиб, 1916 года рождения, умер от ран полученных в бою на фронте в Венгрии. Мобилизован на фронт 7 сентября 1942 года с должности слесаря депо № 1 локомотивного депо Чусовская.

1945 марта 5. Понедельник.

Военный трибунал дороги рассмотрел уголовное дело бывшего начальника станции Усьва Артюшина в растрате 95 тысяч рублей из выручки станции. На протяжении всего 1944 года систематически занимался изъятием денег из выручки станции, используя их на пьянство путем подделки документов. Все это проводилось Артюшиным открыто и могло быть обнаружено финансовым ревизором, но ревизор допустил доверие к Артюшину.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.³⁶²

1945 марта 6. Вторник.

Первые дни эксплуатации тяговой подстанции Ляды показали, что работы по устройствам водоснабжения на ней выполнены неудовлетворительно. Вследствие



этого имело место ряд случаев перерыва подачи воды к ртутным выпрямителям и в кочегарку подстанции.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ³⁶³



20 марта 1945 года Булдаков Михаил Абрамович, младший лейтенант, умер от ран в Германии в возрасте 24 года. Мобилизован на фронт из санэпидстанции Чусовская.

1945 марта 7. Среда.

В январе – феврале допущено семь крушений поездов с тяжелыми последствиями. Только на Чусовской дистанции по причине изломов рельсов произошло пять крушений.

Начальники дистанции Баринов, Давыдов допустили грубые нарушения в уходе и содержании пути, упадок производственной дисциплины, ограничивались сообщениями в управление дороги о недостатках материалов и рабочей силы.

Малоснежный характер зимы 1944-1945 года, отсутствие затруднений по снегоборьбе создали благоприятные условия работы, однако вместо улучшения появились аварийные участки.

Начальники дистанций неправильно используют инженерно-технических работников дистанции, загружая их случайными поручениями, стали возможны случаи, когда бригадир пути Кизеловской дистанции допустил расшивку костылей на всем звене упорной нитки.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ³⁶⁴

1945 марта 10. Суббота.

ОРС Пермского отделения службы движения устроил вечер, на котором с разрешения начальника ОРСа Загитова израсходовано мясопродуктов 75 кг, жиров 15 кг, муки 70 кг и ряд других продуктов с подсобного хозяйства. А присутствующие на этом вечере заместитель начальника ДорУРСа Кокорев и начальник Пермского отделения службы движения Пономарев, зная о незаконном расходовании продуктов, не приняли мер к прекращению разбазаривания продуктов.

Из приказа начальника Пермской железной дороги. ³⁶⁵



Танана П. С.

1945 марта 14. Среда.

На расширенном разборе графика исполненного движения в депо Верещагино пермские диспетчеры Гордеев и Танана предложили организовать скоростное продвижение поездов без набора воды по всему участку.

Первые шаги были робкими, отдельные машинисты боялись отказаться от набора воды в Григорьевской, тем более, что многие из них набирали воду и в Шабуничах.

Из заметки М. Григорьева в газете. ³⁶⁶



1945 марта 15. Четверг.

На перегоне Левшино – Адицево Сылвенской дистанции пути путевого обходчик Арестов Иван Александрович обнаружил четыре случая излома рельса. Кроме основной работы Арестов заготовил 350 штук шпал, в течение военного времени являлся инициатором казанцевских бригад на 2-м отделении 3-го околотка. Награжден знаком «Ударник Сталинского призыва».

Из приказа начальника Пермской дороги.³⁶⁷



23 марта 1945 года Петров Николай Павлович, сержант, погиб в бою в Польше в возрасте 20 лет. Мобилизован на фронт 21 января 1941 года с должности токаря локомотивного депо Чусовская.



2 апреля 1945 года Иванов Сергей Владимирович погиб в бою в Австрии в возрасте 20 лет. Мобилизован на фронт 25 декабря 1942 года с должности помощника машиниста электровоза локомотивного депо Чусовская..



18 апреля 1945 года Некрасов Михаил Семенович, старшина, погиб в Германии. Мобилизован в Красную Армию 15 февраля 1942 года. Работал кочегаром локомотивного депо Чусовская.

1945 марта 15. Четверг.

Ночью у входного семафора станции Кизел произошло падение на главном пути трех опор, несущих питательные фидера Кизеловской тяговой подстанции. Дежурный Кизеловского восстановительного поезда машинист электростанции Вихарев В. Ф. заметил, что входной семафор открыт для приема поезда по данному пути, сообщил дежурному по станции, тот дал команду закрыть семафор. Вихарев взял ручной фонарь, побежал навстречу поезду и остановил его в 40 метрах от лежащих на пути опор.

Из приказа начальника Пермской железной дороги.³⁶⁸



1945 марта 31. Суббота.

Составитель поездов станции Губаха Семериков:

Нормы у нас жесткие, а условия труда тяжелее, чем на какой-либо другой станции. Достигаем успехов благодаря применению передовых методов труда с учетом конкретной обстановки нашей станции.

Наша бригада обрабатывает пути Коксохимзавода, ГРЭС и шахт Водораздельной. Мы одновременно производили выводку, разборку и составление поездов сразу обеих направлений – Чусовского и Кизеловского. Формируем одновременно два поезда, а разбираем три – четыре и даже больше составов. Поэтому и получается, что на подготовку одного поезда у нас уходит 25 – 30 минут, вместо 45, а на разборку и того меньше.

Мы нашли еще один путь сокращения затрат времени. Весовщики транспортного цеха Коксохимзавода стали производить единую транспортную разметку грузов на своих путях. Этому их научили работники нашей станции. Раньше выставляют с завода вагоны на обменный путь, а приступить к разборке нельзя – не сделана разметка, не принесены документы. Пока оформят документы, наши весовщики разметят вагоны. Вагоны стоят – с завода нельзя ничего выводить и подать ничего нельзя. Единственный обменный путь занят. А теперь – сразу принимаемся, так как известно куда какой идет.

Выхожу на дежурство за час – полтора до смены, рассмотрю какое наследство оставлено мне. Знакомлюсь с подходом поездов, получаю план от дежурного по станции. У себя в книжечке намечаю план действий на первые 3 – 4 часа и детально знакомлю с ним своего маневрового машиниста Перминова, сцепщика Л. Маркова, стрелочников.

Нам надо закрепить единые смены. У нас дежурные по станции работают на три смены, а составители на две с половиной. Для создания твердых смен нужен один составитель.

Надо урегулировать наши взаимоотношения с транспортным цехом шахт Водораздельная. Грузенные вагоны поступают оттуда на станцию в таком виде, точно их кто-то нарочно тасовал. В одной группе вагоны и в Пермь, и в Мотовилиху, и на Коксохимзавод. Получишь такой «букет» и гоняешь паровоз за каждым вагоном.

Из рассказа П.Д.Семерикова в газете. ³⁶⁹



11 апреля 1945 года
Гордеев Иван Яковлевич,
рядовой Советской Армии,
собако-миноискатель 77-
го отдельного батальона
Красной Армии, умер от
ран полученных в бою на
фронте в возрасте 39 лет.
Мобилизован на фронт в
1941 году. Работал
ремонтным рабочим
Пермской дистанции пути.



1945 апреля 1. Воскресенье.

Сдана в эксплуатацию линия Ижевск – Балезино протяжением 148 километров и включена в состав Казанской железной дороги, позже часть линии от станции Зилай вошла в состав Пермской железной дороги.³⁷⁰



16 апреля 1945 года
Чазов Василий
Егорович, старший
лейтенант 383-й
стрелковой дивизии,
погиб в бою в Германии
в возрасте 29 лет.
Мобилизован на фронт
18 декабря 1941 года с
должности инженера
испытательной станции
локомотивного депо
Чусовская.

1945 апреля 10. Вторник.

На 481 километре Пермь – Бахаревка учеником школы ФЗО № 9 Садовским С.Ю. обнаружен лопнувший рельс, он стал давать сигналы остановки идущему поезду № 685, который и был остановлен, а санитарный поезд № 940 со станции Пермь-2 был задержан до замены рельса.

Из приказа начальника Пермской дороги.³⁷¹

1945 апреля 14. Суббота.

Начальнику Пермской железной дороги
Самохвалову
Вдовы переездного сторожа ст. Адищево
Артюкиной Екатерины Ивановны

Заявление

Муж мой работал непрерывно на Пермской железной дороге с 1910 года в должности ремонтного рабочего, путеобходчика, бригадира, старшего путевого рабочего, переездного сторожа на станции Адищево, умер в феврале этого года. В последние шесть месяцев был на инвалидности второй группы.

Семья моя состоит из трех детей от 11 до 5 лет. Я работаю временно надомницей Левшинского промкомбината, но буду работать на дороге и через управление дороги получила направление на работу в 8-ю дистанцию пути.

За неграмотную Артюкину по ее просьбе расписалась Т. Иванова.

Расследование заявления провела инспектор отдела кадров Тютикова:

Муж Артюкиной, Артюкин Степан Гаврилович, работал с 1910 года. В феврале 1945 года умер. Руководство дистанции не оказало помощи в похоронах.

Семья проживает в казарме, в комнате на 7 квадратных метров проживает она и трое детей. Печь не исправна, дым идет в комнату, стены грязные. Единственное окно наполовину заткнуто тряпками вместо стекла. Вторую раму от окна забрали в общежитие. В комнате сыро и холодно, дров нет. Мастер Селиверстов заявил: «Я хотел еще в прошлом году их выгнать из квартиры, а сейчас и тем более выгоню».



Продовольственные карточки не отовариваются. На мартовских карточках есть виза ДорУРСа – «отоварить», но продавец ларька № 26 Катаева распоряжение ДорУРСа не выполнила. Питаются одним хлебом, которого не хватает (получая по 200 грамм на человека), картошки нет и покупать ее не в состоянии. Ребята ходят по помойкам. Собирают картофельные очистки и питаются. От недоедания временами ребята пухнут, а мальчик 5 лет сильно ослаб и больше сидит, чем ходит. Все ребята оборваны, грязные, обуви и одежды нет, а дочь 11 лет перестала посещать школу из-за отсутствия одежды и обуви.

Артиюкова говорит: «Ко всем начальникам я обращалась, чтобы мне помогли немножко, но никто на мои просьбы не обращает внимания. Сама я неграмотная, часто болею. За февраль месяц табельщица станции Кислотная Никитина мне хлебные карточки выдала только на одну декаду. Получилось это так, я много раз приезжала к ней за получением карточек, но ее не могла увидеть. И так прошло две декады, а когда встретила ее, она выдала только за одну декаду.

У нас была корова, но из-за того, что нам не выделили участок покоса, как пенсионеру, мастер Селиверстов заявил: «Никакого вам покоса не будет». Я просила, чтобы он принял меня на работу и дал покос, а он мне отказал в работе. Когда корова не стала уже вставать, ее зарезали, и мясо взяли в столовую и заплатили за нее 2000 рублей и все.

Когда мой муж здоровый был, работал, оказывали помощь, давали покос, землю под огород, а как перешел на инвалидность - все отвернулись, землю для посадки, в покосе отказали.

У бригадира Веприкова просила земли для посадки около дома, не разрешил, а земля осталась никем не использованной».

Со своей стороны считаю, что такое бездушное отношение к семье Артиюкиной нетерпимым.

Результат обследования:

По приказу № 277 начальника дороги семье Артиюкина Степана Гавриловича выдана премия за 35 лет работы – 600 рублей. Выданы промтовары – материала 20 метров, три пары чулок, три пары детской обуви, одна пара дамской обуви, три куска мыла. Обеспечены картофелем – 75 кг и овощами. Отпущено три кубометра дров, произведен ремонт квартиры, выделено 6 соток земли.³⁷²

Воспоминание о войне.

В 1940 году я, Мария Бармина, закончила курсы помощников машиниста электровоза. Когда села за контроллер и повела поезд, счастьем моему не было предела. Все было хорошо, но началась война. И мы забыли про отдых. Поезда, поезда...

Знаете, какая у нас тогда была мечта? Досыта поесть, и выспаться.



Оборина К.И.-
помощник
машиниста
паровоза депо
Верещагино



Приеду из поездки и бегом домой (а это, считай, шесть километров). А там дети одни, ждут - не дождутся. И гора домашних дел. Не успеешь оглянуться, как надо уж снова бежать в депо. Бывало и так, что двое - трое суток не сходили с электровоза. Сами ремонтировали локомотивы, добывали запасные части. Помогали друг другу. И после войны мы, женщины, еще долго не оставляли электровозы.

Мария Александровна Бармина, машинист электровоза депо Чусовская, почетный железнодорожник. ³⁷³



Колчанов Я.А. - старший машинист паровоза № 2926 депо Верещагино.

1945 апреля 20. Пятница.

В середине прошлого месяца работники Пермского отделения службы движения проявили инициативу - начали водить поезда на участке Пермь – Верещагино – Балезино без остановок для набора воды. В настоящее время почин стал системой работы многих диспетчеров отделения, машинистов, главных кондукторов, поездных вагонных мастеров.

В первой половине марта, когда движение было единичным, проведено 26 скоростных поездов, в первой половине апреля – проведено 224 поездов. Всего с 1 марта по 15 апреля проведено 351 поезд, каждого из которых участковая скорость была уравнена с технической.

Поощрены:

дежурный по Пермскому отделению службы

движения Пермяков Павел Васильевич,
главный кондуктор Верещагино Тиунова Анастасия Илларионовна,
машинист паровоза Верещагино Завьялов Григорий Григорьевич,
помощники машиниста паровоза Верещагино Носков Николай Павлович и
Оборина Капитолина Ивановна,
кочегар паровоза Верещагино Поносова Марфа Лаврентьевна,
поездные вагонные мастера Верещагино Бурдина Елизавета Андреевна и Петров Яков Андреевич.

Из приказа начальника Пермской дороги. ³⁷⁴

1945 апреля 27. Пятница.

На горнозаводском направлении по-стахановски водят поезда машинисты: депо Усольская Прутов, соревнующийся с бригадиром навалоотбойщиком шахты имени Володарского товарищем Баталовым и машинист Усольского депо - Мацелецкий А.К. соревнующийся с врубовым машинистом шахты «Комсомолец» Козловым. ³⁷⁵



1945 апреля 27. Пятница.

Губахинские шахтеры выдали на-гора 870 тонн угля сверх плана. 31 марта был сформирован сверхплановый поезд № 1201 весом 1200 тонн, который прибыл в Пермь на 40 минут ранее по расписанию. Поезд вел машинист электровоза Лопатин без замены в Калино. Поезд сопровождал лучший дежурный по станции Губаха Черепанов.

Хорошую работу станций горнозаводского направления в основном обеспечили электровозники Чусовского электродепо. Всего за март проведено 549 тяжеловесных поезда. Отличились в работе машинисты электродепо Ширинкин Ф.Т., Лантушенко, Конюхов В.П., Сафин А.Г. Лучший цех периодического ремонта электровозов – мастер Неустроев, бригадир Любимов - перевыполняют план ремонта электровозов при хорошем качестве.

Путевой обходчик Бисеровской дистанции пути Клячкина Н.З., обеспечивая образцовое содержание пути на прикрепленном километре, помогает путевой бригаде по текущему содержанию пути. Она выясняет у бригадира пути заблаговременно место и характер намечаемых работ и заблаговременно выполняет все подготовительные работы, обеспечивая фронт работ путевой бригаде. Очищает балластный слой, шпалы и рельсы, ранее производила кирковку, уборку уплотненного снега, зачистку заусениц приходя на работу, путевая бригада из 2 – 3 человек обеспечивает выполнение намеченного плана работ.

Из телеграммы управления дороги в МПС.³⁷⁶



Шитов Степан Михайлович, составитель поездов станции Губаха, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

1945 мая 9. Среда.

Победу встретил в доме инвалидов в Верхне-Чусовских городках. Прошел всю войну, пять раз бывал в госпиталях, попал в плен, был расстрелян немцами, а потом за это попал в штрафбат, приходилось идти в бой, а сзади, за спиной заградотряд, приходилось и голодом сидеть на фронте, не всегда полевая кухня находила нашего брата.

После последнего ранения я был парализован и совсем ничего не слышал. Матери на хлебником не хотел быть, у нее были еще мои две сестры. Попросился в дом инвалидов, и меня отправили в Верхне-Чусовские городки.

9 мая 1945 года, в этот день, вижу, засуетились, забежали, радуются. Мне прокричали на ухо: «Победа!». Я в одних кальсонах и рубашке побежал по поселку. И матери тогда написал - «приезжай!».

Из рассказа Георгия Васильевича Киякова.³⁷⁷



О моей маме.

- Моя мама – Бояринова Валентина Александровна была старшей дочерью большой дружной семьи Гордеевых. Младше ее было шестеро братьев и сестер.

У мамы была мечта – стать геологом. Когда началась война, она училась в Свердловском геологоразведочном институте на 3-м курсе.

В 1941 году моего деда призвали на фронт, а 1942 году пришло известие, что он пропал без вести. Маме пришлось оставить учебу и пойти работать. Нужно было помогать матери поднимать младших.



Бояринова Валентина
Александровна

Сначала работала в госпитале при школе № 9 города Чусового. А когда узнала, что организуются курсы по подготовке помощников машинистов электровозов при Чусовском локомотивном депо и принимают женщин, то решила стать железнодорожником.

С декабря 1942 года, закончив курсы, она стала работать сначала помощником машиниста электровоза, а затем с 1944 года машинистом на грузовых поездах. Мама говорила, что в Чусовском депо работало всего пять женщин-машинистов и несколько десятков женщин - помощниками машинистов электровозов. Труд этот очень тяжел и нелегко для женщин.

После окончания войны девушки и женщины стали постепенно уходить из этой профессии. А мама, в конце концов, осталась работать в депо одна, перейдя позже с поездной работы в 1956 году на маневры при депо.

На мой вопрос ответила, что не привыкла прыгать с места на место, да и втянулась, прикипела душой к электровозу. Ей не разрешали работать машинистом электровоза и оставили ее в виде исключения по разрешению Министерства путей сообщения. В 1981 году она перешла работать проводником мотор-вагонной секции.

Награждена она была медалями «За трудовое отличие», «Ветеран труда», званием «Ветеран труда Чусовского локомотивного депо», награждена благодарностью младших сестер и братьев, называвших ее своей второй мамой. Успокаивало душу чувство выполненного долга.

А мечта стать геологом, так и осталась мечтой, о которой она всегда говорила с сожалением.

Ольга Николаевна Клементьева, заведующая архивом отделения дороги, станция Чусовская.³⁷⁸

Справка:

В социалистическом соревновании за время войны переходящее Красное знамя Государственного комитета Оборона СССР присуждалось



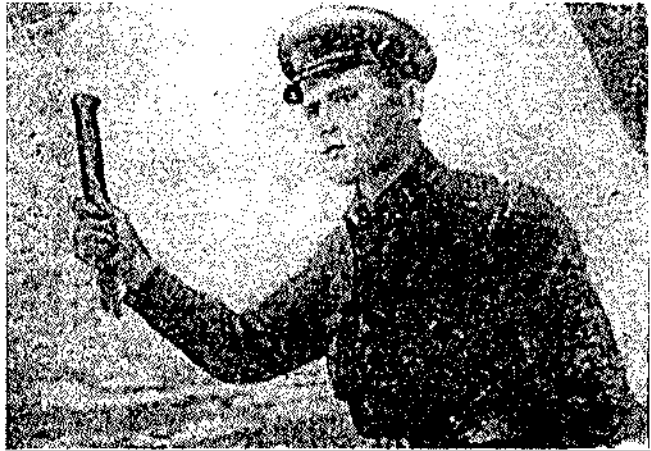
один раз Чусовскому вагонному участку,

два раза – паровозному делу Пермь,

пять раз – паровозному делу Верещагино

и шесть раз – Шалинской дистанции пути.

Знамя ГКО по окончании войны было оставлено на вечное хранение Шалинской дистанции пути. После ликвидации Шалинской дистанции пути в 1960 году знамя это было передано Кунгурской дистанции. Кунгурские путевцы выносят это знамя в самые торжественные дни жизни коллектива.



Красных Н.М.- дежурный по станции

В 1941-1945 годы было допущено на Пермской железной дороге следующее количество крушений: в 1941 году – 59, в 1942 году – 44, в 1943 году – 32, в 1944 году – 22, в 1945 году – 31 крушение.³⁷⁹

1945 сентября 5. Среда.

Игнитронный выпрямитель, разработанный лабораторией ртутных преобразователей Ленинградского политехнического института имени Калинина, для энергоснабжения электрифицированных участков магистральных железных дорог был выпущен Ленинградским политехническим институтом и установлен на тяговой подстанции Всесвятская 9 августа 1941 года.

Контрольные испытания этого выпрямителя 12 ноября 1942 года дали удовлетворительные результаты.

Дальнейшая проверка игнитронного выпрямителя на подстанции Всесвятская дала возможность продолжать совершенствование этого выпрямителя, разработать схему защиты и проверить на практике ряд его конструктивных элементов.

Осуществленная в результате всего этого конструкция игнитронного выпрямителя (силовая схема, схема поджигания, защиты, регулирования напряжения, а также схема управления, устройство вентилей, конструктивное оформление) оказывается в настоящее время доработанной в такой степени, что игнитронный выпрямитель допущен к эксплуатации на тяговой подстанции.

Полученные достижения позволяют в дальнейшем осуществлять тяговые подстанции с игнитронными выпрямителями, являющимися наиболее совершенным видом выпрямителя в настоящее время.



Поощрены:

Доцент Б.М.Шляпников за научно-техническое руководство и непосредственное выполнение указанной работы, Поссе А.В. - инженер ЭЧ-2, Клейнерман М.И. - старший инженер ЭЧ-2, Ковтун Н.Ф. - начальник группы отдела электрификации,

За участие в монтаже и пусках работники подстанции Всесвятская: дежурный техник Теплоухова Е.И., монтер ревизионной бригады Малышев С.А., мастер Машилов В.И.

Из приказа начальника Пермской дороги. 380

Из итогов 1945 года, завершающего года войны.

Состоявшаяся в ноябре 1945 года в городе Молотове конференция АН СССР по изучению производительных сил Молотовской области отметила, что техническая вооруженность Пермской дороги значительно ниже среднесетевой и продолжает существенно отставать от уровня индустриального и экономического развития района тяготения дороги. Стоимость постоянных устройств на 1 км эксплуатационной длины по Пермской железной дороге составляла на конец предвоенного года 84% от среднесетевой. А без стоимости земляного полотна и искусственных сооружений всего лишь 71%.



Тиунов Ф.К. - мастер паровозного депо Верещагино.

Пермская дорога была почти сплошь однопутной. Станционных путей на 1 км эксплуатационной длины по дороге 0,37%, на участке Кизел - Чусовская 0,25% при среднесетевом 0,47%. Дороге приходится работать весьма напряженно, с очень высоким заполнением пропускной способности.

При общей протяженности около 1700 км, дорога в основном однопутная и до сих пор с ломанным профилем и планом линии, из которых 431 км электрифицированной. Руководящий подъем на главном направлении 9,2, на Горнозаводском и Луньевском линиях 17,5. На дороге свыше 40% кривых, достигающих радиуса на главном направлении 338 метров, на Горнозаводской линии - 208 метров. Весовые нормы грузовых поездов весьма разнообразны от 1700/1600 тонн на главной до 1000/820 тонн на Луньевской линии. Основной способ сношения при движении поездов - телеграфный и жезловой.

Наиболее слабыми звеньями в технической вооруженности дороги являются:

Путевое хозяйство, страдающее болезнями земляного полотна, слабым верхним строением пути, высокой аварийностью и ограничением скорости движения поездов.

Отсутствие на дороге развитой сортировочной станции и наличие недоразвитых технических грузовых и промежуточных станций с малыми емкостями приемо-отправочных путей, узкими горловинами.

Недостаточно развитая ремонтная база локомотивного хозяйства.

Наличие большого количества свыше 910 км примыкающих к дороге подъездных



путей промышленности с чрезвычайно отсталым техническим уровнем их развития от предъявленных требований растущего грузооборота.

В военные годы 1941, 1942, 1943 – выплата штрафов за просрочку в доставке грузов была прекращена. Начиная с 1944 года, клиенты начали предъявлять претензии и круг клиентов- претендентов сейчас расширяется.³⁶¹

Получали знамена НКПС в 1945 году: станция Кизел - за январь, февраль, ЭД Чусовская за январь, ВЧ-Кизел - за февраль, март, ДН Кизел - за март, ТНТС Пермь - за февраль.

Награждено за год: орденом Ленина – 3, орденом Отечественной войны 1-й степени – 2, 2-й степени – 4, орденом Трудового Красного знамени – 11, орденом Красной звезды – 5, орденом Знак почета – 30, медалью «За трудовую доблесть», «За трудовое отличие» – 19 человек. Награждено знаком «Почетному железнодорожнику» – 151 человек.

Лучшие цеха:

Цех подъёмки паровозного депо Верещагино, мастер Тиунов Ф.К., бригадир Камальгинов и профорг Пронин, слесаря Тиунов, Рогатнев, Балуев, комплексная бригада Игошина. Совершенно ликвидированы межпромысловые перепробеги паровозов.

Котельный цех ТЧ-Кунгур, мастер Полищук. Нет ни одного не выполняющего нормы. Весь коллектив цеха был участником 2-го дорожного слета стахановцев дороги.

Цех периодического осмотра электровозов Чусовского электродепо, где мастер Неустроев, бригадир Любимов.

Цех среднего ремонта товарных вагонов Чусовского вагонного участка, где мастер Елтышев, несмотря на недостаток рабочей силы выполнил производственную программу. Не выполняющих норм нет. Бригадир молодежной бригады слесарей по ремонту вагонов Московченко со своим напарником Поповым дают производительность труда больше двух норм.

5-я дистанция контактной сети на станции Утес, где начальник Игнатов в течение 1945 года работает без брака и аварий. Коллектив первым получил паспорт готовности к зиме.

Мастер Чусовской энергоподстанции контактной сети Забродин, Чусовская тяговая подстанция в течение 7 месяцев держала переходящее красное знамя дороги. За последний период 1945 года необходимость тяжеловесных поездов на главной



Горланов Владимир Георгиевич- машинист паровоза депо Пермь-2, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



линии, в связи с пуском в эксплуатацию вторых путей. в некоторой степени, утратил свое значение, в результате чего среди паровозников этот вид соревнования постепенно сокращается.

Учено семей военнослужащих - 5090, семей инвалидов - 857, в том числе осиротевших детей - 505. 50 человек детей определены в детдом.

Семья военнослужащего Михеева К.А., бывшего мастера станции Верещагино. Ушел добровольцем в Уральский танковый корпус, где и погиб. Осталось 5 детей. Оказана денежная помощь, отпущены мануфактура, две пары валенок, юбка, телогрейка, трикотаж.³⁸²

Поступило в Дорпрофсоюз за три года 416 жалоб и заявлений. Наиболее типичным реагированием профорганизаций на жалобы и заявления является форма оказания материальной помощи заявителям продуктами, одеждой, обувью, мануфактурой, либо жилищным и трудовым устройством, устройством детей в детские сады, ясли, в детдом.

За три года поступило в президиум Дорпрофсоюза 265 жалоб. Краева, уборщица станции Лысьва, имеет трех детей, впала в нужду, обратилась за помощью к ДС станции Лысьва Лядову и председателю МК Демьянову. Вместо помощи получила грубость. ДС и МК предупреждены, что если

с их стороны не будет заботы в улучшении условий для семей воинов, погибших и инвалидов, демобилизованных воинов, они будут привлечены к ответственности. Краевой оказана помощь деньгами, мануфактурой, дровами, картофелем и выделены американские подарки.

Всего работающих на дороге 34186 человек, в том числе женщин на 1 января 1945 года - 12164 человек.

Несчастных случаев со смертельным исходом в 1943 году - 26, в 1944 - 21, в 1945 - 35. Кроме того, за этот период произошло до 70 случаев с тяжелыми последствиями и выходом на инвалидность.

На предприятиях дороги работает 1860 человек молодых рабочих, не достигших 18 лет из них подростков до 16 лет - 608 человек. Были случаи в 1943 - 1944 годах, когда подростки до 16 лет использовались на сверхурочных работах, в ночное время и на тяжелых работах. Нарушения стали сейчас реже.

Трехкратное питание для рабочих-подростков, за исключением Пермской дистанции пути, нигде не организовано.



Гуревич Моисей Григорьевич - редактор газеты «Сталинская путевка», награжден знаком «Почетному железнодорожнику»



Культурно-просветительная и политико-массовая работа мобилизовывала железнодорожников в помощь фронту на разгром врага. До июня 1943 года выполнение этой задачи в значительной мере осуществлялось политотделами. С июня 1943 года после ликвидации политотделов центрами массовой работы стали профсоюзные организации.

Постепенно все клубы освобождены, только клуб на Пермь-2 остается занятым для нужд военного ведомства. Руководители клубов и Райпрофсожи примирились с холодом в своих клубах. Особенно «отличились» клубы на станции Шаля, Кизел. Как в холодильнике держалась всю зиму температура в профсоюзной библиотеке станции Пермь-2. За три года культурчреждения пополнили только 550 стульев и отремонтировали 1400 мест, получили 1400 метров бязи для клубов. Приобретались единицами баяны, струнные инструменты, домино, шашки. Для Усольского клуба приобретено пианино, дано 28 живописных портретов товарища Сталина.

За три года в ежегодных государственных займах железнодорожники Пермской дали займы государству 67 475 385 рублей, подписалось 99,6% работающих в объеме 152% к месячному фонду зарплаты.

Создан на станции Шаля детский дом для детей фронтовиков железнодорожников. В нем проживает 72 человека. Дети обуты, одеты, учатся. Заведующая детским домом Скачковская. На дороге созданы 7 школ рабочей молодежи. В прошлом году учебный год закончили 256 учащихся ШРМ, в том числе 49 седьмые классы и 21 – десятые.

По системе ОРСов дороги только один 1945 год отмечен растратами и хищениями на 171 тысячу рублей. Было расхищено 7,33 тонн хлеба, жиров 230 килограмм, мяса и рыбы 770 килограмм, сахару 380 килограмм. Полезную деятельность широкого общественного контроля самих рабочих никогда не заменить работой аппарата, хотя бы и самого добросовестного. О случаях хищения железнодорожники обращаются в свои профорганизации. На узлах проведены общие собрания с заслушиванием докладов заведующих столовых, магазинов, ОРСов.

На дороге организовано улучшенное питание паровозных бригад и рабочих складов топлива с двухразовым отпуском горячей пищи.

Однако приходят жалобы на перебои в работе вагонов-лавок, в заводе хлеба. На линейных станциях Бисеровского участка на протяжении нескольких месяцев отсут-



Южаков Степан Васильевич, начальник станции Чусовская, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Война - 1945 год.

ствуют спички, соль, мыло. Спичек нет даже для зажигания сигналов. Не было соли в столовых на станции Усольская.

Развитие животноводства, в том числе индивидуального, приобрело характер государственного дела. В индивидуальном пользовании находится 3088 коров, 3773 коз, 115 голов свиней и 4297 штук птиц. За три года рабочим, служащим и семьям военнослужащих железнодорожников было выдано 600 тысяч рублей на приобретение молочного скота, выделялись пастбища.



Подписка на военный государственный заем на станции Пермь-1.

В 1940 году площадь под индивидуальными огородами была 1500 га. Посевщиков было 13479 человек. Сбор картофеля составлял 10000 тонн. В 1943 году посевная



площадь составила 2806 га, посевщиков стало 28150 человек. Сбор картофеля составил 21640 тонн. В 1944 году посевная площадь под индивидуальными и коллективными огородами составила 2932 га, посевщиков 31235 человек и сбор картофеля 25972 тонн. В 1945 году освоено 3321 га с охватом 28432 человек.

На дороге 103 общежития. В них проживает 3420 человек. В наших общежитиях нет постоянно действующего порядка. Пройдет комиссия, забегают, засуеются все, исправят недостатки, а через месяц – другой снова грязь, запустение.

В хорошем состоянии общежитие Кизеловской дистанции пути, где начальник дистанции Кошурников. Благодаря усилиям председателя месткома Булан общежитие приведено в порядок, сушилка работает, полностью обеспечены постельными принадлежностями, имеются шторы, цветы, лозунги, ежедневно вывешивается свежая газета.

Обследованы семьи военнослужащих и инвалидов отечественной войны в количестве 2881 случаев. Учтено семей военнослужащих на дороге 5090 человек, инвалидов отечественной войны 857 человек, из них работающих на железнодорожном транспорте 1749. Из общего количества учтенных на дороге семей военнослужащих и инвалидов отечественной войны не могущих работать по причинам многосемейности, инвалидности и по старости 3525 человек. Оказана денежная помощь 2109 человек, определено детей в детдом 50, Предоставлено дополнительное питание работающим, карточки усиленного дополнительного питания (УДП и как называли этот паек шутники – «умрешь днем позже») – 824 человек. Предоставлено квартир 153 человекам, выдано американских подарков 22000 штук.

Семья военнослужащего погибшего на фронте Михеева К.А., бывшего добровольца Уральского танкового корпуса, ранее работал мастером железнодорожного училища станции Верещагино. На иждивении жены Михеева осталось 5 детей. Ей оказана денежная помощь в сумме 500 рублей для приобретения промтоваров через ОРС ТЧ-Верещагино. Отпущено мануфактуры 20 метров, 2 пары валенок, дамская юбка, вязаная телогрейка, и для детей трикотажные изделия.

Но «в семье не без урода». В одно из чудовских столовых работает Медведева, жена бывшего председателя месткома вагонного участка, офицера красной Армии, погибшего в боях за Родину. Она обратилась за помощью в выделении лошади для вывозки дров к своему начальнику ОРСа Подмазо. «Очень занятый» начальник не пожелал тратить свое «драгоценное» время на такие «пустяки». Грубо переговорив с просительницей, он выгнал ее из своего кабинета. Дрова Медведевой вывез вагонный участок.

В Кунгуре, жена бывшего начальника отдела кадров дистанции пути Редькина, погибшего на фронте, оставшаяся с несколькими детьми долгое время просила начальника ОРСа Разеновского, председателя райпрофсоюза Гусева об отоваривании продкарточек за январь и февраль месяцы и прикреплении к магазину. Хождения ее были безрезультатны, и только вмешательство газеты «Сталинская путевка» и дорпрофсоюза помогло.



Уборщица Кизеловского отделения движения Ветчанинова, старая женщина-мать, у которой погибли на фронте два сына, и она осталась одинокой, много раз обращалась к председателю месткома Сидорову за помощью в выделении топлива. Ни местком, ни ДН, ни РПС, знавший об этой волоките не помогли. Уголь она собирает на путях.

1953 июля 25

Заявление инвалида отечественной войны железнодорожника Верина В.Т., направленного в дом инвалидов, об оказании материальной помощи.

Постановили: Оказать товарищу Верину В.Т. денежную помощь в сумме 100 рублей. Разъяснить товарищу Верину, что материальная помощь из профбюджета оказывается одновременно в случаях, когда тот или иной член профсоюза впал в нужду, но отнюдь не систематически, в порядке регулярного пособия, как это ошибочно рассматривает товарищ Верин.

*Из постановления президиума Пермского райпрофсожа.*³⁸³

1975 декабрь.

13 августа 1942 года меня, Гречко Василия Николаевича, кочегара паровоза депо Верещагино, призвали в ряды Советской Армии. На фронте 5 мая 1943 года был тяжело ранен. По выздоровлении - снова на фронт и ранен 25 января 1944 года. После выздоровления - направлен на фронт против Японии. 15 сентября 1945 года ранен снова, попал в госпиталь.

По возвращению из госпиталя стал инвалидом Отечественной войны 2-й группы, через несколько лет – инвалидом 3-й группы. Несмотря на то, что я не имею левой руки после ранения, работал сторожем в совхозе. Получаю пенсию 33 рубля в месяц. Сейчас работать прекратил из-за слабого здоровья, но жить чем-то надо. Одна надежда на то, что добавят пенсию.³⁸⁴

**Пермские железнодорожники, награжденные
орденами, медалями, знаком “Почетному
железнодорожнику” за работу в период
Великой отечественной войны.**

*(К сожалению, не удалось полностью выявить
награжденных за 1941 – 1942 годы).*

Абакумов Николай Алексеевич,

заместитель начальника Пермского отделения службы движения, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Абрамова Апполинария Аполлоновна,

старший осмотрщик вагонного участка Верещагино, 7 марта 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику», в 1942 году стала во главе комплектованной женской смены.

Авинов Павел Афанасьевич,

начальник Кунгурского отделения службы движения, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940,

начальник станции Усольская, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Агеев Самоил Григорьевич,

котельщик вагонного участка Верещагино, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940.

Азанова Анна Макаровна,

бригадир МТФ совхоза Обва, 12 апреля 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Акименко Федор Филиппович,

секретарь партбюро паровозного депо Пермь, 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.



Пермские железнодорожники...

Андреев Василий Иванович,

начальник сектора руководящих кадров управления Пермской железной дороги,
2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Антропова Евдокия Петровна,

старший бухгалтер главной бухгалтерии Пермской железной дороги, 8 марта
1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Арапов Александр Иванович,

заместитель секретаря Кизеловского горкома ВКП(б) по транспорту, 29 июля 1945
года награжден орденом Красной Звезды за выполнение заданий правительства в
период Великой отечественной войны.

Армишев Феодосий Васильевич,

начальник станции Комарихинская, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почет-
ному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Бабыкина Валентина Андреевна,

медсестра больницы Пермь, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному
железнодорожнику».

Базунов Анфиноген Дмитриевич,

помощник машиниста паровозного депо Кунгур, 5 августа 1945 года награжден
знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной
войны.

Байборodin Василий Тимофеевич,

начальник отдела воинских перевозок дороги, 22 мая 1945 года награжден знаком
«Почетному железнодорожнику».

Балуев Александр Николаевич,

токарь депо Верещагино, 23 августа 1943 года награжден знаком «Почетному
железнодорожнику».

Балуев Иван Дементьевич,

машинист паровозного депо Верещагино, награжден знаком «Почетному железно-
дорожнику» 7 мая 1940.

Балуев Яков Митрофанович,

машинист паровоза депо Верещагино, 29 июля 1945 года награжден медалью
«За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой
отечественной войны.

Бармина Мария Александровна,
машинист электровоза электродепо Чусовская, награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Басалгин Николай Михайлович,
поездной вагонный мастер Чусовского резерва, 21 декабря 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Басов Виктор Федорович,
заместитель начальника Пермской железной дороги, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Бахтин Семен Иосифович,
начальник Верещагинской дистанции сигнализации и связи, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Безматерных Анастасия Прокопьевна,
токарь паровозного депо Кунгур, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 7 марта 1942 года,

Беликов Василий Самсонович,
секретарь узлового парткома Кизел, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Белоусов Антон Евгеньевич,
начальник Кунгурской дистанции сигнализации и связи, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Белоусов Григорий Андреевич,
слесарь электродепо Чусовская, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Бельтюков Матвей Николаевич,
мастер АКП Кизеловского вагонного участка, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.



Пермские железнодорожники...

Белых Иван Михайлович,

начальник Чусовской дистанции сигнализации и связи, 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Беляев Александр Иванович,

главный бухгалтер локомотивной службы Пермской железной дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Благушина Надежда Ивановна,

бухгалтер ДорУРСа Пермской железной дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Блажевич Елена Иосифовна,

старший инженер вагонной службы управления Пермской железной дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Блинов Иван Иванович,

бригадир комплексной бригады паровозного депо Чусовская, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Богданов Ефим Богданович,

путеобходчик Пермской дистанции пути, 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период отечественной войны.

Богомякова Мария Павловна,

шишельница Пермского паровозоремонтного завода, награждена знаком «Почетному железнодорожнику» 8 марта 1944 года.

Бородовский Евсей Наумович,

начальник Чусовского участка энергоснабжения, 29 июля 1945 года награжден орденом Трудового Красного знамени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Брихов Александр Алексеевич,

заместитель редактора «Сталинская путевка», 8 мая 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Бuzин Павел Сергеевич,

заместитель начальника отдела материально-технического снабжения Пермской дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Бурдин Михаил Николаевич,

заместитель начальника отдела электрификации управления Пермской дороги, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Бурмантов Алексей Васильевич,

заместитель заведующего транспортным отделом Молотовского горкома ВКП(б), бывший председатель Пермского райпрофсожа в 30е годы, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Бушмакина Мария Алексеевна,

директор семилетней школы № 19 станции Кунгур, 17 октября 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Быкова Тамара Петровна,

старший инженер техотдела службы движения Пермской железной дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Вавилов Григорий Александрович,

старший осмотрщик Чусовского вагонного участка, 21 декабря 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», организатор укрупненного безотцепочного ремонта вагонов.

Варанкин Георгий Александрович,

секретарь парторганизации Верецагинского вагонного участка, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Варзин Федор Михайлович,

старший дорожный мастер 2-го стройучастка строительства 31/38, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 10 ноября 1943 года.

Васильев Павел Трофимович,

начальник Кизеловского вагонного участка, 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.



Пермские железнодорожники...

Везденев Александр Дмитриевич,

дорожный мастер Чусовской дистанции пути, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Вечтомов Василий Матвеевич,

машинист-инструктор паровозного депо Верещагино, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Виноградов Геннадий Валентинович,

начальник Кунгурского отделения службы движения, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Вихарева Антонина Алексеевна,

машинист углеподъемного крана депо Кизел, 23 августа 1943 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Володин Александр Павлович,

начальник паровозного депо Усольская, 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Волчков Андрей Николаевич,

начальник топливного отдела паровозной службы Пермской железной дороги, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Воробьев Александр Маркович,

начальник Чусовского отделения службы движения, 29 июля 1945 года награжден орденом Ленина за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Воробьев Петр Тарасович,

начальник дистанции контактной сети станции Усьва, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Вотинцев Аркадий Алексеевич,

дежурный по путям станции Кизел, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Вяткин Леонид Васильевич,

начальник Чусовского отделения паровозного хозяйства, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Гарнышева Екатерина Матвеевна,

начальник разъезда Адищево, 5 августа 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Гафитуллин Зинат,

поездной вагонный мастер пассажирских поездов, Пермь, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» в 1944 году.

Гилев Александр Афанасьевич,

мастер паровозного депо Пермь, 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Главацких Всеволод Семенович,

машинист паровоза паровозного депо Кунгур, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940.

Гоголева Лукерья Ивановна,

старший стрелочник станции Калино, 7 марта 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Годисова Фаина Стахеевна,

заведующая интернатом школы № 1 станции Пермь, 17 октября 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Гордеев Григорий Евдокимович,

диспетчер Пермского отделения службы движения, 28 сентября 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за труд в дни Великой отечественной войны.



Пермские железнодорожники...

Горланов Владимир Георгиевич,

машинист паровоза депо Пермь, 6 марта 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за экономию 50 тонн топлива в течение ноября 1944 – января 1945 года.

Гуляев Николай Михайлович,

заведующий Верещагинским подсобным хозяйством Пермской железной дороги, 12 апреля 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Гуревич Екатерина Степановна,

врач, начальник поликлиники станции Пермь-1, 1 сентября 1943 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Гуревич Иосиф Гдальевич,

начальник врачебно-санитарной службы Пермской железной дороги, 1 сентября 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Гуревич Моисей Григорьевич,

редактор дорожной газеты «Сталинская путевка», 8 мая 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Гусев Владимир Николаевич,

заместитель начальника электродепо Чусовская, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Данилова Вера Кузьминична,

проводник вагонов Пермского резерва, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Деменова Зинаида Дмитриевна,

тракторист совхоза Пермской железной дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Демьянов Петр Григорьевич,

начальник Чусовского вагонного участка, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Долгих Николай Тимофеевич,

мастер цеха подъёмки паровозного депо Чусовская, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Долматов Николай Николаевич,

кузнец Чусовского вагонного участка, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Дубровина Анна Максимовна,

начальник врачебно-санитарного отделения станции Пермь, 2 октября 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Дунаковский Николай Давыдович,

начальник Пермской дистанции пути, 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Дыбченко Федосий Трофимович,

начальник станции Губаха, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Еремин Георгий Васильевич,

бригадир паровозоремонтного завода, 29 октября 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Ермаков Яков Иванович,

машинист паровозного депо Верещагино, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940.

Ефимов Иван Михайлович,

заместитель начальника дороги по кадрам, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Ефимов Павел Сергеевич,

дежурный по депо Верещагино, 21 декабря 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», сократил затраты времени на экипировку паровозов.

Жидов Михаил Митрофанович,

слесарь паровозного депо Пермь, 28 сентября 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за труд в дни Великой отечественной войны.



Пермские железнодорожники...

Жуков Николай Кононович,

слесарь паровозного депо Верещагино, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940 года.

Завьялов Григорий Григорьевич,

машинист паровозного депо Верещагино, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Задорожный Андрей Иванович,

начальник технического бюро монтажно-строительного участка, 12 июля 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успешное выполнение заданий по электрификации.

Злобин Петр Михайлович,

начальник группы перевозки черной металлургии управления Пермской дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Змеянов Иван Павлович,

старший инженер материально-технического снабжения отдела электрификации дороги, 12 июля 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успешное выполнение заданий по электрификации.

Золотовин Даниил Александрович,

осмотрщик вагонов Кизеловского вагонного участка, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Иваненко Георгий Карлович,

начальник Кизеловского отделения службы движения, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Иванов Филипп Якимович,

путевой обходчик Кизеловской дистанции пути, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Иванова Татьяна Евгеньевна,

начальник отдела школ управления дороги, награждена знаком «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940 года.

Иванская Елена Васильевна,
инженер материально-технической секции службы пути Пермской железной дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Игнатов Сергей Иванович,
начальник электроподстанции Чусовского участка энергоснабжения, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Изволенская Софья Васильевна,
врач-терапевт Пермской железнодорожной поликлиники, 7 марта 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Казека Иван Александрович,
инженер отдела электросилового хозяйства управления Пермской железной дороги, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Калинин Сергей Степанович,
начальник электродепо Чусовская, 29 июля 1945 года награжден орденом Трудового Красного знамени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Калашников Ефим Ефимович,
заместитель начальника паровозной службы управления Пермской железной дороги, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Каменских Николай Михайлович,
машинист паровоза дело Верещагино, 29 июля 1945 года награжден орденом Красной Звезды за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Карпов Павел Михайлович,
начальник секретно-шифровальной группы (он же шифровальщик) Пермской железной дороги, 29 сентября 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику»

Катаев Илья Андрианович,
дорожный мастер Верещагинской дистанции пути, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.



Катков Николай Петрович,

диспетчер Чусовского отделения службы движения, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Киприянов Петр Васильевич,

начальник военного отдела управления Пермской железной дороги, 15 июня 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Клепов Иван Поликарпович,

начальник разъезда 148 километр Пермской дороги, 16 января 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Кобелев Ефрем Алексеевич,

маневровый машинист паровозного депо Кизел, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Кобелева Клавдия Зиновьевна,

фельдшерица-медсестра врачебно-санитарного отделения станции Пермь, 7 марта 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Ковалев Николай Николаевич,

врач, начальник врачебно-санитарного отделения станции Чусовская, 1 сентября 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Коваленко Яков Степанович,

начальник Кизеловского отделения паровозного хозяйства, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Козлов Василий Васильевич,

электросварщик дистанции пути Бисер, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Кокаровцев Самуил Тарасович,

машинист-инструктор паровозного депо Пермь, 29 июля 1945 года награжден орденом Трудового Красного знамени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Колесниченко Прокопий Филиппович,

начальник прорабского пункта Чусовская, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Колосов Василий Николаевич,

фельдшер, зав. амбулаторией станции Бисер, 1 сентября 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Колосов Ираклий Павлович,

начальник Пермской дистанции сигнализации и связи Пермской железной дороги, 8 августа 1942 года награжден орденом Трудового Красного знамени.

Колчанов Александр Александрович,

помощник участкового ревизора НКПС по безопасности движения поездов Кизеловского участка Пермской дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Копелев Иван Федорович,

поездной вагонный мастер Усольского вагонного участка, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Корзников Михаил Никитович,

дежурный по Кизеловскому отделению службы движения, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Коровина Елизавета Васильевна,

педагог школы станции Кизел, 18 сентября 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Коровиченко Мария Александровна,

учитель математики средней школы № 25 станции Чусовская, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Королев Алексей Михайлович,

начальник технического отдела паровозной службы Пермской железной дороги, орден «Знак почета» – 3 сентября 1942 года.



Пермские железнодорожники...

Коротовский Алексей Георгиевич,

составитель поездов станции Пермь-2, 29 июля 1945 года награжден орденом Красной Звезды за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Костылев Василий Васильевич,

старший инженер по автотормозам локомотивной службы Пермской дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Краморов Александр Васильевич,

заместитель начальника врачебно-санитарной службы Пермской железной дороги, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Краснорутский Николай Васильевич,

главный врач больницы и начальник изопропункта станции Пермь-2, 1 сентября 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Красных Николай Максимович,

дежурный по станции Чусовская, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Кудрявцева Елизавета Павловна,

учитель школы № 35 станции Бисер, в августе 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Кузнецов Иван Матвеевич,

заместитель секретаря Молотовского горкома ВКП(б) по транспорту, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Кузьмина Елена Александровна,

инспектор врачебно-санитарной службы Пермской железной дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Куклик Мария Васильевна,

бухгалтер Водрема-26 Министерства транспортного строительства, награждена знаком «Почетному железнодорожнику» 8 марта 1944 года.



Куцкевич Валентин Игнатьевич,

начальник отдела планирования перевозок службы движения Пермской дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Лаптев Василий Алексеевич,

дорожный мастер дистанции пути Бисер, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Ларионов Михаил Илларионович,

подполковник юстиции, председатель Военного трибунала Пермской железной дороги, в декабре 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Ларионова Евгения Федоровна,

заведующая зубопротезной лабораторией станции Пермь, 2 октября 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Лекомцев Василий Семенович,

дорожный мастер Пермской дистанции пути, 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Леконцева Антонина Васильевна,

дежурный техник тяговой подстанции Маховатня Пермской дороги, 5 августа 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Леонтьев Константин Григорьевич,

начальник Шалинской дистанции пути, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Лобок Иван Александрович,

участковый ревизор НКПС по безопасности движения поездов Чусовского участка, 30 апреля 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Лозе Яков Абрамович,

начальник отдела электрификации Пермской железной дороги, 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.



Лотош Михаил Лейбович,

капитан юстиции, зам. председателя Военного трибунала Пермской железной дороги, в декабре 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Лубов Сергей Яковлевич,

главный кондуктор Чусовского резерва, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Луканов Василий Васильевич,

помощник машиниста паровоза депо Пермь, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Лысков Михаил Афанасьевич,

старший дежурный помощник начальника распорядительного отдела службы движения Пермской дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Лысков Николай Афанасьевич,

заместитель начальника Чусовского участка энергоснабжения, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Любимов Георгий Васильевич,

старший электромеханик Чусовской дистанции сигнализации и связи, 29 июля 1945 года награжден медалью за трудовую доблесть за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Лядов Вениамин Николаевич,

начальник станции Лысьва, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Лядов Игнатий Васильевич,

начальник бюро жалоб Пермской железной дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Мазанский Владимир Александрович,

маневровый диспетчер станции Пермь-2, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Мазунина Мария Ануфриевна,

путевая рабочая Верещагинской дистанции пути, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Макаров Филипп Федорович,

заместитель секретаря Березниковского горкома ВКП(б) по транспорту, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Максимова Лидия Ивановна,

формовщик депо Верещагино, 23 августа 1943 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику», 29 октября 1943 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Мальцев Николай Алексеевич,

заведующий транспортным отделом Верещагинского горкома ВКП(б), 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Маркин Виктор Георгиевич,

начальник ДорУРСа Пермской железной дороги, 25 апреля 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Мартыновских Степан Григорьевич,

машинист Кунгурской электростанции, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Махнутин Илья Николаевич,

старший машинист электровоза электродело Чусовская, 30 июня 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Мелехин Николай Герасимович,

начальник Верещагинского вагонного участка, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Меновщиков Алексей Лаврентьевич,

слесарь Верещагинской жилищно-ремонтной конторы, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.



Пермские железнодорожники...

Миков Иван Давыдович,

председатель Пермского райпрофсожа, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Мингалев Анатолий Николаевич,

начальник пассажирской службы Пермской железной дороги, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Миндеров Дмитрий Тихонович,

машинист паровоза депо Пермь-2, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Михайлин Василий Павлович,

заместитель секретаря Молотовского обкома ВКП(б) по транспорту, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден орденом Трудового Красного знамени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Михайлов Иван Федорович,

электросварщик паровозного депо Кунгур, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Михеев Сергей Иванович,

машинист паровоза депо Верещагино, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940.

Мищенко Павел Калининвич,

старший контролер Госконтроля, 29 июля 1945 года награжден орденом Отечественной войны 2-й степени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Московченко Владимир Тимофеевич,

слесарь вагонного депо Чусовская, 28 сентября 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за труд в дни Великой отечественной войны.

Мосягина Зоя Прокофьевна,

начальник поезда Пермского резерва проводников, 5 августа 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Мосяков Николай Васильевич,
начальник паровозного депо Пермь-2, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Мотовилова Елена Алексеевна,
старшая смены телеграфа управления Пермской железной дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Мусихин Илья Степанович,
машинист электродепо Чусовская, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Мухачев Иван Семенович,
начальник вагонной службы Пермской железной дороги, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Мялицина Евдокия Макаровна,
старший стрелочник станции Губаха, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Нефедьев Александр Павлович,
начальник станции Верещагино, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Никитин Сергей Николаевич,
инструктор Молотовского обкома ВКП(б) по транспорту, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Новиков Сергей Григорьевич,
начальник паровозной службы Пермской железной дороги, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Носков Иосиф Макарович,
слесарь депо Верещагино, 23 августа 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Пермские железнодорожники...

Носкова Евдокия Семеновна,

свинарка совхоза Пермской железной дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Носкова Меланья Ивановна,

помощник машиниста паровоза депо Пермь-2, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Облапинский Лаврентий Никифорович,

старший инженер отдела электрификации управления Пермской дороги, 12 июля 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успешное выполнение заданий по электрификации.

Оборин Герман Федорович,

машинист паровозного депо Кунгур, 23 августа 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден орденом Красной Звезды за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны, 28 сентября 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за труд в дни Великой отечественной войны.

Оборина Капитолина Ивановна,

помощник машиниста паровозного депо Верещагино, 29 июля 1945 года награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Овсянников Николай Дмитриевич,

бригадир Шалинской дистанции пути, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Онянов Петр Павлович,

председатель месткома паровозного депо Верещагино, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Орлова Анна Семеновна,

помощник машиниста депо Усольская, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Осипов Борис Сергеевич,

машинист паровоза паровозного депо Кунгур, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940.



Оспищев Иван Иванович,

мастер электродепо Чусовская, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Ощелкова Валентина Евгеньевна,

старший машинист электровоза электродепо Чусовская, 30 июня 1943 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Павлов Александр Максимович,

начальник Пермского отделения паровозного хозяйства, 27 марта 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Павлов Николай Васильевич,

слесарь паровозного депо Кунгур, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Павловский Борис Петрович,

заместитель начальника Пермской дороги по кадрам, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Пальчицкая Юдифь Абрамовна,

заведующая инфекционным отделением Пермской железнодорожной больницы, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Панасенко Ольга Прохоровна,

бригадир землекопов станции Калино Чусовского прорабского пункта Пермской железной дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Пегушин Степан Иванович,

дорожный инспектор восстановительных средств Пермской дороги, начальник цеха № 1 по строительству бронепоездов, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Перевозчиков Николай Васильевич,

диспетчер службы движения дороги, 28 сентября 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за труд в дни Великой отечественной войны.



Пермяков Павел Васильевич,

диспетчер Пермского отделения службы движения, знак «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940, в 1942 году награжден медалью «За трудовое отличие», 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Петров Алексей Александрович,

начальник Кунгурского отделения паровозного хозяйства, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Пиликин Сергей Николаевич,

машинист паровоза паровозного депо Кунгур, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 28 августа 1936 года.

Пихтовников Андрей Семенович,

машинист паровозного депо Кунгур, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Пицальников Кирилл Илларионович,

машинист паровозного депо Пермь, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Плескач Никита Павлович,

майор юстиции, член Военного трибунала Пермской железной дороги, в декабре 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Погудин Елизар Викторович,

мастер механического цеха паровозного депо Пермь-2, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Поздеев Александр Тимофеевич,

слесарь паровозного депо Чусовская, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Политов Григорий Федорович,

старший механик совхоза Обва, 12 апреля 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Политов Данила Петрович,

заместитель начальника паровозного депо Верещагино, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Половников Василий Федорович,
инструктор по автотормозам вагонного депо Верещагино, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940.

Пономарев Федор Владимирович,
зам. начальника Пермского отделения службы движения, в 1942 году награжден орденом «Знак почета».
начальник Пермского отделения службы движения, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Пономарева Анна Анисимовна,
ремонтный рабочий Шалинской дистанции пути, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Попиков Михаил Трофимович,
старший ревизор-инструктор службы сигнализации и связи Пермской дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Попкова Ксения Ильинична,
председатель Совета жен работников депо Пермь-2, знак «Почетному железнодорожнику» - 21 марта 1940 года.

Полов Александр Якимович,
начальник склада топлива станции Шаля, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Полов Алексей Михайлович,
фрезеровщик депо Кунгур, 23 августа 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Поскребышев Иван Игнатьевич,
главный кондуктор Верещагинского резерва, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Поскребышев Николай Елизарович,
кочегар паровоза паровозного депо Верещагино, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940.



Пермские железнодорожники...

Потапов С.Н.,

старший стрелочник станции Тулумбасы, в 1944 году награжден медалью «За трудовую доблесть»

Путин Григорий Николаевич,

секретарь парткома узла станции Чусовская, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Путин Иван Григорьевич,

бригадир комплексной бригады паровозного депо Верещагино, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Пятов Владимир Николаевич,

секретарь парторганизации электродепо Чусовская, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Расторгуева Зоя Александровна,

старший помощник начальника отдела кольцевых маршрутов службы движения Пермской железной дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Редько-Левченко Василий Евгеньевич,

заместитель начальника Пермской железной дороги, 29 июля 1945 года награжден орденом Трудового Красного знамени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Репнин Виктор Александрович,

машинист паровозного депо Усольская, 29 июля 1945 года награжден орденом Трудового Красного знамени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Реутова Анна Николаевна,

формовщик литейного цеха вагонного участка Чусовская, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Решанов Александр Гурьянович,

начальник Кизеловского участка энергоснабжения, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Рудаков Павел Тимофеевич,

начальник мастерских Левшинского участка энергоснабжения, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Рудометов Василий Михайлович,

составитель поездов станции Чусовская, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Рябов Василий Ефимович,

кузнец Левшинского участка энергоснабжения, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Савиных Степан Яковлевич,

слесарь паровозного депо Чусовская, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Самохвалов Валериан Александрович,

начальник Пермской железной дороги, 29 июля 1945 года награжден орденом Отечественной войны 1-й степени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Сафонов Иван Николаевич,

заместитель начальника паровозного депо Чусовская, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Светлаков Иван Александрович,

машинист паровоза депо Кунгур, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Свинин Алексей Александрович,

начальник паровозного депо Верещагино, 29 июля 1945 года награжден орденом Трудового Красного знамени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Свинин Анатолий Романович,

начальник Кизеловской дистанции сигнализации и связи, 29 июля 1945 года награжден орденом Трудового Красного знамени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.



Пермские железнодорожники...

Свинцов Иван Павлович,

главный кондуктор Пермского резерва, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Свистунов Захар Григорьевич,

начальник паровозной службы Пермской железной дороги, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Седельников Аркадий Яковлевич,

слесарь паровозного депо Пермь-2, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Селезнев Михай Федорович,

бригадир Кизеловской дистанции пути, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Селиванова Мария Ивановна,

токарь паровозного депо Пермь-2, 21 февраля 1943 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Семенов Георгий Иванович,

начальник службы движения Пермской железной дороги, 29 июля 1945 года награжден орденом Отечественной войны 2-й степени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Семенов Григорий Александрович,

старший диспетчер Чусовского отделения службы движения, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Семенов Иосиф Михайлович,

машинист паровозного депо Чусовская, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Семеновых Андрей Афанасьевич,

машинист-инструктор электровоза электродепо Чусовская, 30 июня 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Семериков Павел Демидович,

составитель станции Губаха, в 1941 году – «дважды почетный железнодорожник».

Сентябов Алексей Семенович,

помощник дорожного ревизора НКПС по безопасности движения поездов. 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Сидоров Александр Гаврилович,

диспетчер Кизеловского отделения службы движения, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Сидоров Василий Васильевич,

бригадир дистанции пути Бисер, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Ситников Андрей Васильевич,

мастер цеха подъёмки паровозного депо Пермь, в 1942 году награжден орденом Трудового Красного знамени.

Слаутина Алевтина Максимовна,

инженер паровозного депо Верещагино, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Слесарев Василий Петрович,

котельщик Кунгурского паровозного депо, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Слесарев Иван Яковлевич,

врач-терапевт поликлиники Пермь-2, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Соболев С.Е.,

старший стрелочник станции Лямино, 21 января 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Созинов Михаил Матвеевич,

дежурный по станции Балезино, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Соколов Григорий Леонтьевич,

начальник службы связи и сигнализации управления Пермской железной дороги,



Пермские железнодорожники...

4 декабря 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден орденом Трудового Красного знамени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Соколова Полина Ивановна,

строгальщица Пермского паровозоремонтного завода имени Шпагина, знак «Почетному железнодорожнику» 8 марта 1944 года.

Спешилов Николай Иванович,

составитель поездов станции Левшино. 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Старцев Павел Васильевич,

машинист паровоза депо Кунгур, 6 марта 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за экономию топлива, 29 июля 1945 года награжден орденом Отечественной войны 2-й степени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Стулников Константин Федорович,

заместитель секретаря Чусовского горкома ВКП(б) по транспорту, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Субботин Иван Александрович,

начальник базы пассажирских вагонов Пермской дороги, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Суворова Устинья Семеновна,

учитель школы № 28 станции Чусовская, в августе 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Сухорослов Петр Павлович,

заместитель начальника Кунгурского отделения службы движения, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Таланова Анна Васильевна,

старший инженер службы пути Пермской дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику». 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.



Тельминова Татьяна Ивановна,
акушерка амбулатории станции Усольская, 1 сентября 1943 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Тимонов А.В.,
инспектор по наливу Пермской железной дороги. 3 июня 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Тимофеев Марк Сергеевич,
секретарь парткома узла Пермь-2, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Тиунов Павел Алексеевич,
машинист паровоза паровозного депо Верещагино, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» 7 мая 1940 года.

Тиунов Петр Ф.,
поездной вагонный мастер Верещагинского вагонного участка, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» в 1944 году.

Токарева Екатерина Алексеевна,
ремонтная рабочая Кизеловской дистанции пути, 29 июля 1945 год награждена медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Толмазов Виктор Иванович,
начальник службы пути управления Пермской железной дороги, 4 декабря 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден орденом Ленина за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Толстобров Василий Петрович,
бригадир контактной сети станции Губаха, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Торопов Анатолий Яковлевич,
начальник станции Кизел, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.



Трушков Михаил Михайлович,

председатель Дорпрофсожа Пермской железной дороги, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 29 июля 1945 года награжден орденом Трудового Красного знамени за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Трушков Петр Михайлович,

заведующий производством механического завода сигнальных принадлежностей Пермской железной дороги. 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Угольников Семен Григорьевич,

заместитель начальника паровозного депо Пермь-2, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Уланов Николай Алексеевич,

начальник механического завода сигнальных принадлежностей Пермской железной дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Усольцев Иван Николаевич,

начальник оборотного депо Шаля, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Ушаков Иван Алексеевич,

машинист депо Кунгур, 21 декабря 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Фистин Максим Савельевич,

поездной вагонный мастер Верещагинского вагонного участка, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Халманских Наталья Алексеевна,

старший ремонтный рабочий Кизеловской дистанции пути, 7 марта 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Хорхорин Анатолий Степанович,

член военного трибунала Пермской дороги, старший лейтенант юстиции, 22 февраля 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Хохлов Николай Яковлевич,
председатель райпрофсожа Чусовского отделения Пермской дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Цирулев Петр Дмитриевич,
начальник Левшинского участка энергоснабжения, 12 июля 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успешное выполнение заданий по электрификации.

Чазов Павел Александрович,
старший машинист электродепо Чусовская, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Чернавина Валентина Ивановна,
машинист электродепо Чусовская, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Чернышев Алексей Николаевич,
машинист паровозного депо Пермь-2, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Чернышев Анатолий Васильевич,
мастер Чусовского энергоучастка, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Чернышев Михаил Николаевич,
котельный мастер паровозного депо Верещагино, 29 июля 1945 года награжден орденом «Знак почета» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Чирков Артем Иванович,
слесарь цеха подъёмки Чусовская, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Чубарова Анна Никитична,
переездный сторож Сылвенской дистанции пути, 7 марта 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».



Чупина Евдокия Никифоровна,

слесарь паровозоремонтного завода имени А.А.Шпагина, награждена знаком «Почетному железнодорожнику» 8 марта 1944.

Чупраков Семен Сазонович,

поездной вагонный мастер Верещагинского вагонного участка. 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Чупринов Федор Александрович,

котельщик Усольского паровозного депо, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Чурилин Сергей Семенович,

начальник финансового управления Пермской железной дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Шабалин Василий Михайлович,

инструктор транспортного отдела Молотовского обкома ВКП(б), 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовое отличие» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Шайдуров Федор Иванович,

токарь паровозного депо Кунгур, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Шашмурин Владимир Вячеславович,

машинист паровоза депо Пермь, 6 марта 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за экономию топлива.

Шварев Геннадий Николаевич,

начальник Дорстроя Пермской железной дороги, 29 июля 1945 год награжден медалью «За трудовую доблесть» за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Шевченко Анфиса Павловна,

телефонистка межгор Пермской дистанции сигнализации и связи, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».



Шестакова Мария Матвеевна,

начальник сектора отдела учета управления Пермской дороги, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Шибанов С.Е.,

бригадир комплексной бригады паровозного депо Чусовская, в мае 1944 года награжден орденом «Знак почета».

Шипигузов Василий Александрович,

машинист депо Пермь-2, 21 декабря 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Шилицин Владимир Павлович,

1932 – 1942 годы – главный хирург Пермской железнодорожной больницы, «Заслуженный врач РСФСР», награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Шилицин Степан Степанович,

котельщик паровозного депо Пермь, 21 февраля 1943 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику», 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Ширяев Василий Емельянович,

заместитель начальника особой группы управления Пермской железной дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Шитоев Степан Михайлович,

составитель поездов станции Губаха, 29 июля 1945 года награжден орденом Ленина за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны.

Шихарев Василий Петрович,

котельщик паровозного депо станции Кунгур, награжден знаком «Почетному железнодорожнику» - 2 октября 1944 года.

Шихова Вера Николаевна,

учитель школы № 19 станции Кунгур, в августе 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Шмаков Василий Романович,

дорожный мастер Кунгурской дистанции пути, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.



Шубин Леонид Васильевич,

врач железнодорожной больницы станции Пермь-2, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Шуман П.М.,

мастер автоматного цеха паровозного депо Пермь, в 1942 году награжден орденом «Знак почета».

Шумилов Варсановий Николаевич,

дежурный по Кизеловскому отделению службы движения, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Шумихин Фома Егорович,

главный кондуктор Чусовского резерва, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Шумкова Татьяна Николаевна,

путеобходчик дистанции пути Бисер, 5 августа 1945 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Щекинова (Русакова) Тамара Ивановна,

прораб 4-го стройучастка 31/38, награждена знаком «Почетному железнодорожнику» 8 марта 1944.

Шучалова Марфа Ильинична,

котельщик депо Пермь-2, 8 марта 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

Южаков Анатолий Васильевич,

начальник восстановительного поезда станции Чусовская, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Южаков Степан Васильевич,

начальник станции Чусовская, 2 октября 1944 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Яглинская Александра Алексеевна,

начальник вокзала станции Чусовская, 18 сентября 1944 года награждена знаком «Почетному железнодорожнику».



Яковлев Тимофей Григорьевич,
машинист паровоза депо Пермь, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Яковлева Галина Евсеевна,
машинист паровоза депо Пермь, знак «Почетному железнодорожнику» - 7 марта 1942 года, в 1942 году награждена медалью «За трудовую доблесть».

Якунчиков Леонид Павлович,
начальник сектора тормозов вагонной службы Пермской дороги, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.

Ящевских Иван Павлович,
кочегар паровоза депо Кунгур, 5 августа 1945 года награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за успехи в период Великой отечественной войны.



Медаль за бой, медаль за труд
– из одного металла льют.
Фронтовики и труженики тыла
в мирной послевоенной жизни.

Закончилась война. Вернулись по демобилизации участники боев на фронтах войны.

Но не снизился темп работы железной дороги. Нужно было перевозить грузы для восстановления разрушенного войной народного хозяйства. Дорога длительное время, до 1955 года по-прежнему находилась на военном положении. Затем наступили не менее трудные годы реконструкции железных дороги, электрификации, переход на новые технологии, новую технику, применение методов научной организации труда.

Не все труженики тыла времени войны и фронтовики сумели приспособиться к новым условиям работы. Слишком многим помешали раны и контузии войны, они стали инвалидами и не могли полноценно участвовать в жизни дороги. Многие труженики тыла также потеряли свое здоровье и стали инвалидами.

Были и такие, кто не сумел преодолеть послевоенный синдром – а он бывает после каждой войны, а тем более после такой тяжелой, как Великая отечественная война, не сумел справиться с собой, потерял самого себя. Многие помнят таких потерявших себя после войны, что искали выпивки и опускались на дно. Не каждый мог преодолеть знаменитые «положенные 150 грамм» на каждый день.

Но большая часть сумели перестроиться на мирное время и с честью подтвердили высокое звание фронтовиков и тружеников тыла Великой отечественной.

Здесь приводятся сведения далеко не о всех фронтовиках и тружениках тыла, что с честью соответствовали словам «медаль за бой, медаль за труд, из одного металла льют». Конечно, остались те, кто достоин того, чтобы они были в этом списке, но о них не удалось узнать. Пусть они и их родственники не обижаются. Будем надеяться, что когда-то удастся воссоздать список всех, и никто не будет обижен, и не будет забыт.



Алекаев Владимир Сергеевич

Воевал рядовым воздушно-десантной и танковой частей на Сталинградском, Ленинградском, Северо-Кавказском фронтах Великой Отечественной войны, дважды ранен и контужен, награжден орденом Отечественной войны 2-й степени, двумя орденами Славы 3-й степени, орденом Красной звезды, двумя медалями «За отвагу».

После войны работал слесарем-экипажником паровозного депо Пермь-2, слесарем по ремонту тяговых двигателей локомотивного депо Пермь-2, слесарем цеха периодического ремонта локомотивного депо Пермь-Сортировочная. Освоил профессии слесаря-аппаратчика, слесаря-низковольтника, слесаря-редукторщика. Награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Бажина Анастасия Ивановна

Старший стрелочник станции Пермь-2, за успехи в работе и успешное применение лунинских методов в работе стрелочника награждена орденом «Знак Почета». В 1943 году во время дежурства предотвратила столкновение поездов на станции, но сама не убереглась и потеряла ногу.

Работать на станции не могла, а прожить на инвалидную пенсию паек было невозможно. Пенсия была где-то 300 рублей и 300 грамм хлеба по карточке. И больше ничего. Как и все инвалиды, бедствовала. Поэтому работала портнихой в военном продовольственном пункте станции Пермь-2, портнихой в пошивочном цехе материального склада Пермь-2, пока могла. После очередной операции пришлось оставить и эту работу.



Бельский Григорий Петрович

Воевал на 2-м Прибалтийском фронте помощником командира взвода. В 1944 году награжден медалью «За боевые заслуги». В январе 1945 года на фронте в бою под Любавой был ранен в обе ноги с последующей ампутацией обеих ног.

После окончания двухгодичных курсов бухгалтеров в 1950 году поступил работать сначала в Кунгурское, затем Пермское отделение дороги сначала счетоводом, затем бухгалтером. Одновременно учился в школе рабочей молодежи, учился в Центральной финансовой школе МПС. Закончил Пермский государственный университет. С 1966 года и до пенсии работал главным бухгалтером и зам. начальника финансового отдела Пермского отделения.

В 1968 году за активную работу по внедрению прогрессивных методов бухгалтерского учета Министром путей сообщения награжден именными часами.





Медаль за бой, медаль за труд

Боговаров Геннадий Петрович.



Во время войны на фронте получил ранение, за образцовое выполнение боевого задания награжден медалью «За боевые заслуги», орденом Отечественной войны 2-й степени.

После войны работал на Пермском отделении дороги счетоводом, паспортистом отдела кадров, начальником паспортного стола, старшим помощником начальника отдела кадров отделения, начальником отдела кадров станции Пермь-2, дежурным по станции Пермь-2, заведующим билетными кассами станции Пермь-2, начальником вокзала Пермь-2, секретарем парторганизации станции Пермь-2, заместителем исполкома Дзержинского района города

Перми, начальником отдела кадров Пермского отделения дороги. Одновременно в вечерней школе получил среднее образование, закончил Пермский Университет. После выхода на пенсию много лет возглавляет Совет ветеранов отделения дороги. Награжден орденом Трудового Красного знамени, двумя знаками «Почетного железнодорожника».

Боярских Сергей Васильевич.

Во время войны сражался на фронтах Великой отечественной войны, награжден орденом Отечественной войны 2-й степени, медалью «За отвагу».

После войны работал машинистом локомотивного депо Чусовская. За успехи в труде награжден орденом Ленина, знаком «Почетному железнодорожнику».



Ванифатьев Александр Степанович.

Во время войны участвовал в боях на Центральном, Брянском, 2-м Прибалтийском, Ленинградском фронтах. Был ранен в августе 1943 года под Орлом. Награжден медалью «За отвагу» и орденом Красной Звезды.

После войны работал начальником техконторы станции Пермь-Сортировочная, начальником отдела Пермского отделения дороги. За успехи в труде награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Васильев Павел Трофимович.

«Мой отец, Васильев Павел Трофимович, родился в семье железнодорожного путейца, в 1927 году закончил профшколу и начал трудиться. В 1939 году он уже был начальником вагонного депо Кунгур, затем стал начальником вагонного участка Усольская, а с 1943 по 1946 год был начальником Кизеловского вагонного участка.

Хотя мы жили и недалеко от вагонного депо, отец появлялся дома редко, порой один раз в неделю. Нехватка рабочей силы, материалов и запчастей для ремонта вагонов, выезды на линию не позволяли ему бывать дома чаще. В вагонном участке



работало много малоквалифицированных работников, часто бывали несчастные случаи. Организм отца не выдержал длительной физической и психологической нагрузки и он потерял зрение. Длительное лечение не давало результатов и только после удаления верхних здоровых зубов отец увидел свет.

Мы смогли выжить и помочь отцу благодаря маме. Нас, детей, было трое. Большим подспорьем была корова по кличке Чернуха. За работу во время войны отец был награжден медалью «За трудовую доблесть».

Отец снова приступил к работе. Сначала в Кузино, Тавде, а затем длительное время работал в вагонной службе. Был награжден орденом Ленина, орденом Трудового Красного знамени».

(Из рассказа Ю. П. Васильева, почетного железнодорожника, зам. председателя Совета ветеранов Свердловской железной дороги).



Вахрамеев Иван Федорович

Воевал на 1-м Украинском фронте Великой отечественной войны шофером, награжден орденом Отечественной войны 2-й степени, орденом Красной звезды, медалью «За отвагу».

После войны работал кочегаром, помощником машиниста, машинистом паровоза депо Верещагино, машинистом электровоза локомотивного депо Пермь-2, локомотивного депо Пермь-Сортировочная, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Вишлин Григорий Егорович.

Воевал на Юго-Западном, Северо-Западном, Калининском фронтах, будучи командиром роты, в боях за город Ржев в августе 1942 года был тяжело ранен, после излечения исключен с воинского учета по инвалидности второй группы. Награжден орденом Отечественной войны 2-й степени.

Пытался поступить на работу в Верещагино. Не брали инвалида. Тогда пришлось сделать поддельную справку, что работал поездным вагонным мастером в Рузаевке, и тогда как старослужащего приняли в 1947 году поездным вагонным мастером Верещагинского вагонного участка, затем главным кондуктором грузовых поездов. Работал только на-отлично. Награжден медалями «За трудовое отличие», «За трудовую доблесть». И все-таки война настигла, и в 1965 году по настоянию врачей уволился на инвалидность 2-й группы, причина инвалидности – ранение при защите СССР, трудовая рекомендация - нетрудоспособен.





Медаль за бой, медаль за труд

Воробьев Александр Маркович.

Во время войны начальник Чусовского отделения службы движения. За выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны награжден орденом Трудового Красного знамени и орденом Ленина.

После войны - начальник Чусовского отделения дороги, заместитель начальника Пермского отделения по безопасности движения поездов, начальником пассажирского отдела отделения. Награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Гавенко Василий Егорович

Воевал на Южном, 2-м и 3-м Украинском фронтах Великой отечественной войны, гвардии сержант, командир отделения разведки, награжден орденом Отечественной войны 2-й степени, медалью «За отвагу», медалью «За боевые заслуги».

После войны работал кочегаром, помощником машиниста, машинистом паровоза, помощником машиниста и машинистом электровоза локомотивного депо Пермь-2, локомотивного депо Пермь-Сортировочная. За успехи в работе награжден орденом «Знак почета».



Ганжин Михаил Григорьевич.

Воевал на фронтах Отечественной войны, был снайпером, пулеметчиком. Кавалер орденов Славы трех степеней.

С 1947 года и до выхода на пенсию в 1978 году работал кочегаром, помощником машиниста, машинистом паровоза, тепловоза сначала Кунгурского, затем Пермского локомотивного депо. Награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Гилев Александр Афанасьевич.

Во время войны работал мастером котельного цеха паровозного депо Пермь. Добился снижения простоя паровозов на подъемном и среднем ремонте. Награжден медалью «За трудовую доблесть».

После войны продолжал работу мастера котельного цеха паровозного депо Пермь, За достижения в труде, успехи в руководстве цеха и творчестве награжден орденом Ленина.



Гордеев Григорий Евдокимович.

Во время войны работал узловым диспетчером Пермского отделения службы движения, вместе с диспетчером Танана разработали и внедрили метод скоростного продвижения поездов без дополнительного набора воды на промежуточных станциях. Награжден орденом Трудового красного знамени, знаком «Почетному железнодорожнику».



После войны работал заместителем начальника станции Пермь-2, поездным диспетчером Пермского отделения дороги, маневровым диспетчером станции Осенцы, одновременно был не освобожденным председателем месткома станции Осенцы. Вышел на пенсию в 1986 году. Награжден медалью «За трудовое отличие».

Горланов Владимир Георгиевич.

Во время войны - машинист паровоза депо Пермь-2, за самоотверженный труд был награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

После войны и до выхода на пенсию в 1967 году продолжал работу машиниста паровоза в депо Пермь, за достижения в труде награжден орденом Трудового Красного знамени, медалью «За трудовое отличие», медалью «За трудовую доблесть».



Гребнев Николай Иванович.

В 1941 – 1944 годы воевал на Западном, Калининском, Северо-Западном, 2-м Украинском фронтах – командир самоходного орудия, лейтенант. Ранен был шесть раз. Награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Уволен из Советской Армии по инвалидности.

На Пермском отделении, несмотря на болезненное состояние после контузии, работал инспектором по труду и зарплате, начальником отдела труда и зарплаты, член президиума Райпрофсожа. В 1972 году вышел на пенсию по инвалидности 2-й группы. Награжден медалью «За трудовое отличие», медалью «За доблестный труд», знаком «Почетному железнодорожнику».



Грошев Александр Иванович.

Работал в Кунгурской дистанции сигнализации и связи с 1930 года и до выхода на пенсию в 1973 году в должностях телеграфиста, электромеханика, с 1939 года электромеханика связи.

Во время войны за доблестный и самоотверженный труд имеет многочисленные поощрения, награжден знаком «Отличный связист», медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945гг».

После войны за вклад в развитие Кунгурской дистанции сигнализации и связи и достижения в труде награжден орденом Октябрьской революции, орденом Трудового Красного знамени, знаком «Почетному железнодорожнику», медалью «За доблестный труд».

В свободное время собирал документы и свидетельства по истории Кунгурских железнодорожников, создал музей боевой и трудовой славы Кунгурского узла.





Медаль за бой, медаль за труд

Даутов Сахи Даутович



Воевал на 3-м Украинском фронте, старший сержант, награжден, орденом Красной звезды.

После войны работал в паровозном, а затем в локомотивном депо Пермь-2 кочегаром, помощником машиниста, машинистом паровоза, машинистом МВС. Долгое время был председателем Совета колонны. За достижения в работе получил более 60 поощрений, лауреат областной премии имени династии Каменских, награжден орденом Октябрьской революции, знаком «Почетному железнодорожнику».

Дудин Михаил Дмитриевич



Во время войны в составе 135-й стрелковой дивизии и 1-го кавалерийского корпуса воевал на 1-м Украинском фронте. Три раза ранен. Награжден орденом Красной Звезды, медалью «За отвагу».

После войны работает в Пермском отделении дороги до выхода на пенсию в 1988 году в должности оператора, помощника дежурного по отделению, поездного диспетчера отделения, дежурного по отделению. За самоотверженный труд награжден орденом Трудового Красного знамени, знаком «Почетному железнодорожнику».

Ендальцев Михаил Викторович

За время войны на фронтах Великой отечественной был награжден орденом Славы 3-й степени, орденом Отечественной войны 2-й степени, медалью «За отвагу».

После войны работал машинистом локомотивного депо Чусовская, за успехи в работе награжден орденом Октябрьской революции.

Ефименко Григорий Моисеевич



Отец умер в 1933 году, мать умерла в 1935 году. Воспитывался в детском доме под Киевом, был мобилизован учиться в ремесленное училище. По эвакуации прибыл в Чусовую, где и закончил училище, и поступил работать в 1942 году в Пермский вагонный участок слесарем, затем работал осмотрщиком вагонов, поездным вагонным мастером. За время войны награжден медалью «За доблестный труд в Великой отечественной войне 1941-1945гг», за успехи в труде после войны награжден медалью «За трудовое отличие».

В 1979 году вышел на пенсию по инвалидности 2-й группы.



Жуков Николай Иванович

Был призван в Красную Армию в августе 1941 года, в 1942 году попал в окружение, воевал рядовым партизанского отряда «Штурм» по 13 июля 1944 года в подрывной группе, участник «рельсовой войны», затем отряд влился в ряды Советской Армии.

С 1947 и по 1976 год, до пенсии, успешно работал кочегаром, помощником машиниста, машинистом паровоза Пермского локомотивного депо, активно участвовал в общественной жизни, избирался общественным машинистом-инструктором колонны.



Завьялов Григорий Григорьевич

Работал в паровозном депо Верещагино помощником машиниста, машинистом паровоза с 1940 года. Во время Великой Отечественной войны добился высоких показателей в экономии топлива. Награжден медалью «За трудовое отличие».

После войны и до выхода на пенсию в 1969 году продолжал работу машинистом, машинистом-инструктором паровозного депо Верещагино, затем с 1961 года локомотивного депо Пермь. В трудовой книжке более 60 поощрений, награжден орденом Ленина, орденом Трудового Красного знамени.

Коллектив паровозного депо Верещагино за время войны и послевоенные годы добился выдающихся результатов в работе. Многие передовики депо были удостоены правительственных наград, а машинисту паровоза Завьялову Григорию Григорьевичу в 1959 году было присвоено звание Героя Социалистического труда.



Каменских Николай Михайлович

Машинист паровоза депо Верещагино, 29 июля 1945 года награжден орденом Красной Звезды за выполнение заданий правительства в период Великой Отечественной войны.

В 1950 году за достижение суточного пробега паровоза больше 500 километров Николаю Михайловичу Каменских была присуждена Государственная Сталинская премия.

Николай Михайлович представитель династии Каменских. Начало династии положил Михаил Степанович Каменских, слесарь паровозного депо Верещагино, продолжили шесть его сыновей: Алексей, Владимир, Герман, Николай, Борис, Евгений – все машинисты локомотивов. Вместе с третьим и четвертым поколением представители династии отработали на предприятиях отделения дороги более 600 лет.

С 1974 года руководством области передовикам производства среди железнодорожников присуждалась престижная ежегодная премия имени рабочей династии Каменских.





Медаль за бой, медаль за труд

Кананович Иван Федорович.



Участвовал в боях на фронтах Великой отечественной войны, пять раз был ранен, награжден орденом Красной Звезды, орденом Красного знамени, орденом Отечественной войны 1 и 2-й степени.

После войны - заместитель начальника вагонной службы Пермской, затем Свердловской железной дороги, с 1958 и до выхода на пенсию в 1981 году, начальник вагонного отдела Пермского отделения железной дороги. Под его руководством произведена реконструкция вагонного хозяйства отделения на основе электрификации и внедрения новой техники. Награжден медалью «За трудовое отличие», знаком «Почетному железнодорожнику».

Карпов Аркадий Михайлович



Во время войны сержант Советской Армии, прошел боевой путь от Орловско-Курской дуги до Берлина и Праги. Награжден медалью «За боевые заслуги», медалью «За отвагу», орденом Красной Звезды.

После войны работал машинистом паровоза депо Пермь-2 до выхода на пенсию в 1966 году. В приказах по депо отмечено любовное отношение к работе. За успехи в работе награжден орденом Ленина.

Киляков Георгий Васильевич

- «Прошел всю войну пять раз бывал в госпиталях, попал в плен, а потом за это попал в штрафбат, приходилось идти в бой, а сзади, за спиной заградотряд, приходилось и голодом сидеть на фронте, не всегда полевая кухня находила нашего брата.

После последнего ранения парализованный я был и совсем ничего не слышал. Матери на хлебником не хотел быть. Победу встретил в доме инвалидов в Верхне-Чусовских городках. 9 мая 1945 года матери написал - «приезжай!»

После демобилизации месяц побыл дома. Пенсия по инвалидности была где-то 300 рублей и 300 грамм хлеба по карточке. И больше ничего. Я тогда заикался и плохо говорил. Пошел к начальнику электродепо Калинин. Я работал в кадрах депо до войны. Взяли меня начальником отдела кадров. Так я до 1975 года и проработал.

Без образования было трудно, до войны закончил 5 классов. Закончил Университет в возрасте 51 год. Шли годы, а война не отпускала. Решил по крупницам собирать историю воинских формирований, в которых воевал. Друзья: «Давай, пиши книгу, чтобы о нашей дивизии было известно людям. Мы живем и умираем, а книга остается». 10 лет я писал эту книгу. Книгу издали, 100 экземпляров. А потом вышел сборник моих стихов. Пришло увлечение живописью в возрасте около 50 лет. Пережитое и виденное ложилось на холст и чистый лист, рассыпалось красками. Главная тема – война». (Из рассказа Георгия Васильевича Килякова по телевидению в 2001 году).

Киляков Георгий Васильевич, за участие в сражениях Великой Отечественной войны награжден орденом Отечественной войны 1-й и 2-й степени, орденом Красной звезды.

Ковин Афанасий Иванович.

Сражался на 1-м и 2-м Прибалтийском фронтах Великой отечественной войны, младший сержант, награжден медалью «За отвагу», медалью «За боевые заслуги».

После войны работал составителем поездов станции Кунгур, за успехи в труде награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Кокаровцев Самуил Тарасович.

В паровозном депо Верещагино работал с 1915 по 1923 годы слесарем, в гражданскую войну – красноармеец бронированного поезда № 5 имени К. Маркса, в паровозном депо Пермь с 1923 года машинистом паровоза, машинистом-инструктором. За самоотверженную работу во время Великой отечественной войны много раз поощрялся, премирован меховым крытым пальто и награжден орденом Трудового Красного знамени.

После войны до выхода на пенсию в 1958 году продолжал работу в паровозном депо Пермь в должности машиниста-инструктора, машиниста паровоза. За успехи в труде награжден вторым орденом Трудового Красного знамени, орденом Ленина.



Колпаков Михаил Андреевич.

С 1912 года работал в депо Верещагино слесарем, помощником машиниста, во время гражданской войны был помощником машиниста и машинистом 1-го Коммунистического железнодорожного батальона Красной армии. С 1920 года продолжил работу машинистом в депо Верещагино, затем паровозного депо Пермь. В 1940 году награжден орденом Ленина.

Во время войны машинист Колпаков возглавлял паровозную колонну имени Сталина, работал заместителем начальника депо по эксплуатации. В делегации на фронт от Пермской области Колпаков представлял железную дорогу. За достижения в труде во время войны имеет многочисленные поощрения и знаки «Ударник Сталинского призыва», «Отличный паровозник».

После войны продолжает работу в паровозном депо Пермь до выхода на пенсию в 1957 году машинистом-инструктором, старшим машинистом пассажирских поездов. За успехи в работе награжден вторым орденом Ленина.





Медаль за бой, медаль за труд

Конюхов Борис Петрович.



Во время Великой отечественной войны - машинист электровоза электродепо Чусовская. В 1944 году дважды предотвратил крушение поездов.

После войны работал в Чусовском электродепо машинистом электровоза, машинистом инструктором, заместителем начальника депо и с 1952 по 1960 год работал начальником электродепо Чусовская. С 1960 года работал машинистом-инструктором, начальником подменного пункта локомотивных бригад на станции Верещагино локомотивного депо Пермь-2. За успехи в работе был награжден орденом Трудового Красного знамени, знаком «Почетному железнодорожнику».

Копцев Владимир Дмитриевич.



Воевал в Уральском танковом корпусе с 1943 по 1945 годы, награжден орденом Красной Звезды, орденом Славы 3-й степени, медалью «За отвагу» и медалью «За боевые заслуги».

После войны работал на партийной работе на станции Пермь-2, Пролетарская, в паровозном депо Пермь до выхода на пенсию работал секретарем парторганизации, мастером экспериментального цеха, бригадиром рессорного цеха, слесарем, термистом заготовительного цеха. За успехи в работе награжден орденом Ленина, знаком «Почетному железнодорожнику».

Королев Алексей Михайлович.



Во время войны - начальник технического отдела паровозной службы Пермской железной дороги, награжден орденом «Знак почета».

После войны продолжал работу начальником технического отдела Управления паровозного хозяйства Урало-Сибирского округа путей сообщения, начальником технического бюро и начальником бюро рационализации и изобретательства, затем в 1930 году перешел на работу в локомотивное депо Пермь-2 и работал машинистом электровоза до выхода на пенсию в 1970 году. Награжден орденом Трудового Красного знамени.

Одновременно, долгие годы занимался краеведческой работой – собирал по крупицам факты, документы, сведения по истории железнодорожников локомотивного депо Пермь-2, отделения и дороги. Создал первый на дороге музей трудовой и боевой славы локомотивного депо Пермь-2. Начал работу над историей локомотивного депо, но не успел довести до конца – жизни не хватило.



Кравченко Юрий Николаевич

Во время войны учился в Новосибирском институте военных инженеров железнодорожного транспорта по специальности постройка и восстановление железных дорог. В 1944 году проходил восстановительную практику в боевых условиях на 1-м Белорусском фронте на территории Польши.

С октября 1945 года до выхода на пенсию в 1993 году работал заместителем начальника Бисеровской дистанции пути, заместителем начальника Чусовской дистанции пути, начальником Кунгурской дистанции пути, начальником Пермской дистанции пути, заместителем начальника Пермского отделения дороги. При его непосредственном участии и под его руководством были разработаны и внедрены Пермский метод leczenia земляного полотна, Пермский метод снегоуборки, Пермский метод эксплуатационной работы, Пермский метод капитального ремонта пути.

Награжден - орденом Знак почета, орденом Трудового Красного знамени, знаком «Почетному железнодорожнику», присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».



Красноперов Евгений Семенович.

С 10 июня 1943 года работа в механических мастерских Пермской дистанции пути слесарем-инструментальщиком, слесарем 5-го разряда.

После войны продолжал работу в Пермской дистанции пути слесарем 6-го разряда. Активный рационализатор, член общественного конструкторского бюро дистанции. Только с 1959 по 1961 год внедрил 18 своих рацпредложений. А всего внедрил за свою работу больше 60 своих предложений по рационализации. Имеет 69 поощрений. 9 марта 1963 года присвоено звание «Заслуженного рационализатора РСФСР».



Кузнецов Василий Дмитриевич.

Во время войны работал бригадиром пути околотка Оверята Пермской дистанции, за хорошую работу околотка получал благодарности и денежные премии.

После войны и до ухода на пенсию в 1974 году продолжал работу бригадира пути. За успехи в работе награжден знаком «Почетному железнодорожнику», медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие». Коллектив Пермской дистанции пути добился высоких результатов в обеспечении движения поездов, высокопроизводительный труд работников дистанции отмечен был правительственными наградами, а бригадиру пути Кузнецову Василию Дмитриевичу в 1959 году присвоено звание Героя Социалистического труда.





Медаль за бой, медаль за труд

Леванов Анатолий Макарович.



Участвовал в боях в войне с Японией в 1945 году, награжден орденом Отечественной войны 2-й степени.

После войны работал помощником машиниста, машинистом электровоза локомотивного депо Пермь-2, локомотивного депо Пермь-Сортировочная, награжден орденом Трудового Красного знамени, орденом Ленина, знаком «Почетному железнодорожнику».

Лобарев Михаил Сергеевич.



В феврале 1942 год был командирован в составе Военно-эксплуатационного отделения № 3 на Калининский фронт город Валдай в должности заместителя начальника станции по технической части. Когда стояли наливные составы с горючим, станцию разбомбили немецкие самолеты. Во время бомбежки Лобарев с машинистом паровоза не растерялись и вывели составы в укрытие. Горючее для танков было спасено. В августе 1942 года за этот подвиг Лобарев награжден орденом «Знак почета».

Михаил Сергеевич работал на станции Верещагино с 1931 года: стрелочником, сцепщиком, составителем поездов, дежурным по станции, с 1952 года – начальником станции до выхода на пенсию

в 1971 году.

Станция Верещагино превратилась в своеобразную школу подготовки молодых движенцев - инженеров и техников. Одно время шутили, что весь штат отдела движения Пермского отделения прошел через школу Лобарева на станции Верещагино. Начальник Пермского отделения В. А. Парфенов также считал себя учеником Михаила Сергеевича Лобарева.

Михаил Сергеевич еще в 1940 году был награжден знаком «Почетному железнодорожнику». После войны - награжден орденом Трудового Красного знамени.

Максимов Василий Андреевич

Мобилизован в Красную Армию из Пермского вагонного депо в сентябре 1941 года. Награжден медалью «За боевые заслуги» в 1944 году.

С 1946 и до выхода на пенсию в 1983 году работал в Пермской дистанции пути слесарем, кузнецом, механиком снегоуборочной машины, наладчиком путевых машин и механизмов, мастером по эксплуатации и ремонту путевых машин и механизмов. Только за 1972 – 1979 годы было подано 70 и внедрено 62 рацпредложения. За трудовые достижения имеет 70 поощрений, награжден орденом Октябрьской революции, орденом Трудового Красного знамени.



Мамонтов Константин Яковлевич.

Во время войны в звании старшины воевал на Калининском и 3-ем Украинском фронте, награжден орденом Красной Звезды.

После войны, с 1952 года в локомотивном депо Пермь-2 – помощник машиниста, машинист электровоза, освобожденный председатель цехового комитета локомотивных бригад. Награждался знаком «Отличник социалистического соревнования». Поэт, член Союза писателей СССР.



Марамыгин Василий Григорьевич.

2 октября 1941 года инструктор массово-тиражного отдела издательства газеты «Сталинская путевка» Пермской железной дороги Василий Григорьевич Марамыгин призван в ряды Красной Армии. Воевал младшим командиром первой маневровой воздушно-десантной бригады. В августе 1942 года, находясь на фронте, пропал без вести.

Тяжело контуженный и раненый боец оказался в госпитале без всяких документов. У него полное затемнение памяти, потеря речи и слуха. На все вопросы лишь рисовал на бумаге самолет и писал слово «Вася» – то, что видел вытатуированным у себя на руке. И стали его звать Васей Неизвестным. Раны вылечили. И очутился боец в Доме инвалидов.



Его фотография попала писателю Сергею Смирному. Он показал ее во время телевизионной передачи. Его мама узнала и собралась в Дом инвалидов. Однако, ей сообщили, что 21 октября 1964 года глухонемой Василий Неизвестный умер и похоронен в городе Торжке. (Из статьи Г.Дитятева – «Звезда», № 108, 9 мая 1980 года, стр.2).

Мокрушин Фома Кузьмич

Во время Великой отечественной войны участвовал в боях, награжден орденом Красной Звезды.

С 1953 года и до выхода на пенсию по возрасту работал машинистом электровоза локомотивного депо Пермь-2, с 1963 по 1965 годы был председателем месткома профсоюза депо. За достижения в труде награжден орденом Трудового Красного знамени, орденом Октябрьской революции, знаком «Почетному железнодорожнику».



Мосягин Дмитрий Илларионович.

Воевал на Западном и 1-м Прибалтийском фронтах, под городом Вильно и Каунасом, получил в бою контузию.



Медаль за бой, медаль за труд



После войны работал инженером и старшим инженером паровозной службы управления Пермской железной дороги, в локомотивном депо Пермь-2 бригадиром, инженером, технологом и начальником цеха, председателем месткома, затем ответственным секретарем и с 1969 по 1984 год председателем Райпрофсоюза Пермского отделения дороги. В трудовой книжке – 43 поощрения за работу, награжден орденом «Знак почета», знаком «Почетному железнодорожнику».



Мыльников Николай Иванович.

Во время войны работал дежурным и машинистом-инструктором электродепо Чусовская, награжден знаком «Ударник Сталинского призыва», медалью «За доблестный труд в Великой отечественной войне 1941-1945гг».

После войны - помощник начальника и заместитель начальника машинист-инструктор электродепо Чусовская, локомотивного депо Пермь, инженер-теплотехник. Являясь наставником молодежи по призванию, обучил их правильному применению рекуперативного торможения, внес вклад в формирование коллектива грамотных, дисциплинированных машинистов электровозов. Имеет более 80 поощрений за работу, награжден орденом «Знак почета», орденом Трудового Красного знамени, знаком «Почетному железнодорожнику».

Мышкин Александр Павлович.



Призван в ряды Красной Армии в 1940 году с 4-го курса Пермского техникума железнодорожного транспорта. За участие в боях с захватчиками награжден орденом Красной Звезды, четырьмя медалями «За боевые заслуги».

После войны работал в Пермском вагонном депо до выхода на пенсию в 1985 году осмтрщиком вагонов, старшим осмтрщиком вагонов, сменным мастером ПТО, мастером заготовительного цеха, секретарем парторганизации, начальником отдела кадров депо. Закончил Пермский техникум железнодорожного транспорта и УЭМИИТ. За успехи в работе имеет многочисленные поощрения, в том числе знаки «Победитель социалистического соревнования» за 1975, 1976, 1977 годы.



Нефедьев Александр Павлович.

Во время войны начальник станции Чайковская, а с 1942 и до конца войны начальником станции Верещагино. За успехи в работе награжден медалью «За трудовое отличие», знаком «Почетному железнодорожнику».

После войны продолжал работу начальника станции Верещагино, работал начальником станции Пролетарская-Сортировочная. Награжден орденом Трудового Красного знамени.



Нецветаев Иннокентий Яковлевич.

Во время войны воевал на Ленинградском фронте командиром взвода, командиром орудия. Награжден медалью «За боевые заслуги», медалью «За отвагу».

После войны работал в Пермском вагонном депо бригадиром, инженером техбюро, затем начальником вагонного депо Кизел, вагонного депо Чусовская, начальником вагонного отдела Чусовского отделения дороги. За вклад в развитие Чусовского отделения дороги награжден медалью «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», орденом Октябрьской революции.



Орехов Валентин Егорович.

Во время войны работал помощником машиниста электровоза Чусовского электродепо. Награжден медалью «За доблестный труд в Великой отечественной войне 1941-1945гг», знаком «Почетному железнодорожнику».

После войны продолжал работу в Чусовском электродепо до выхода на пенсию в 1982 году. За успехи в работе в трудовой книжке записано более 81 записи о поощрениях. Коллектив электродепо Чусовская за время войны и послевоенные годы добился выдающихся результатов в работе. Многие передовики депо были удостоены правительственных наград, а Орехову Валентину Егоровичу, как передовому машинисту, было присвоено звание Героя Социалистического труда.



Осипанов Александр Филиппович.

Во время войны, награжден двумя медалями «За боевые заслуги».

После войны с 1958 года слесарь по ремонту подвижного состава, затем бригадир цеха подъёмки МВС, бригадир сборочного цеха локомотивного депо Пермь-2. Награжден знаком «Почетному железнодорожнику».





Медаль за бой, медаль за труд

Пегушин Степан Иванович.



Во время войны – начальник отдела восстановительных средств Управления Пермской железной дороги, одновременно начальник цеха № 1 паровозного депо Пермь-2, где строились бронепоезда. За самоотверженный труд награжден орденом Трудового Красного знамени, знаком «Почетному железнодорожнику».

После войны продолжал работу начальника отдела восстановительных средств дороги, начальником восстановительного поезда станции Пермь-2. Получил три авторских свидетельства на изобретения. Награжден орденом Ленина.

Перереа Алексей Игнатьевич.

Был призван в Рабоче-крестьянскую Красную армию с 30 сентября 1940 года с должности главного инженера путевой ремонтной колонны Пермской железной дороги. Воевал на различных фронтах Великой отечественной войны. Награжден орденом Красной Звезды.

После войны работал начальником Ярославской дистанции пути, с 1948 года и до пенсии в 1969 году работал начальником Верещагинской дистанции пути. За вклад в развитие путевого хозяйства отделения награжден медалью «За трудовую доблесть».

Пермяков Павел Васильевич.



Во время войны работал диспетчером и дежурным по Пермскому отделению службы движения, за выполнение заданий правительства в период Великой отечественной войны, организацию продвижения поездов по участку скоростным методом, без дополнительного набора воды награжден знаком «Почетному железнодорожнику», медалью «За трудовое отличие», орденом Знак почета.

После войны продолжал работу дежурного по Пермскому отделению дороги, поездного диспетчера, награжден орденом Трудового Красного знамени.

Плюснин Леонид Николаевич.



Участвовал в боях на фронтах Великой Отечественной войны, радиотелеграфист батальона связи, награжден орденом Славы 3-й степени, медалью «За отвагу».

После войны работал кочегаром, помощником машиниста, машинистом паровоза депо Зуевка, машинистом, машинистом-инструктором паровозного депо Верещагино, помощником машиниста и машинистом электровоза локомотивного депо Пермь-2, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Подарев Валентин Прохорович.

Во время войны в 1944 году награжден двумя орденами Красной Звезды, был ранен.

После войны закончил техникум железнодорожного транспорта, институт железнодорожного транспорта, работал бригадиром, мастером, старшим инженером Чусовского вагонного депо, помощником начальника вагонной службы дороги по кадрам, мастером промывки цистерн Пермского вагонного депо, с 1956 и до выхода на пенсию в 1992 году работал начальником пассажирского отдела Пермского отделения дороги, заместителем начальника отделения по пассажирским перевозкам. В 1960 – 1961 году работал председателем Пермского райпрофсожа. Награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Прозоров Николай Петрович.

Во время войны в 1941 – 1942 годы был на Западном фронте Калининское направление, сержант, командир противотанкового орудия. Был ранен. На фронте награжден медалью «За боевые заслуги». По приказу ГКО был отозван из Красной армии для работы на железнодорожном транспорте. Работал помощником машиниста и машинистом паровоза Верещагинского депо награжден медалью «За трудовую доблесть», знаком «Почетному железнодорожнику», «Отличный паровозник».

После войны работал машинистом паровоза, машинистом-инструктором Верещагинского паровозного депо, заместителем начальника депо по эксплуатации, помощником машиниста и машинистом электровоза. Депутат областного Совета трудящихся. Награжден орденом Трудового красного знамени.



Решетников Степан Прокопьевич

Воевал на Белорусском и Ленинградском фронтах Великой отечественной войны ефрейтором. Награжден орденом Красной Звезды, орденом Отечественной войны 2-й степени, медалью «За отвагу», две медали «За боевые заслуги».

После войны работал сцепщиком, составителем поездов станции Пермь-2 до выхода на пенсию в 1971 году, за успехи в труде награжден орденом Октябрьской революции.



Рештого Евгений Ефимович.

Воевал на 2-м и 3-м Украинском фронте механиком-водителем (танкистом). Награжден орденом Красной Звезды, орденом Славы 3-й степени, медалью «За боевые заслуги», медалью «За отвагу».



Медаль за бой, медаль за труд



С 1947 года работает в паровозном депо Верещагино кочегаром, помощником машиниста, машинистом паровоза, локомотивном депо Пермь-2 машинистом электровоза, машинистом-инструктором, в локомотивном депо Пермь-Сортировочная машинистом-инструктором. Награжден орденом «Знак почета».

Родионов Александр Иванович.

Во время войны командовал взводом, участвовал в Курской битве, тяжело ранен в 1944 году, награжден медалью «За отвагу».

После войны работал помощником машиниста, машинистом, старшим машинистом электровоза Чусовского электродепо, машинистом-инструктором локомотивного депо Пермь-2. За достижения в труде награжден знаком «Почетному железнодорожнику», орденом Трудового Красного знамени.



Рылов Николай Николаевич.

Работал в Пермском вагонном участке с 1936 года. В своей работе во время войны совмещал несколько профессий. Получил благодарность за вклад в оборудование поезда-бани для фронта.

После войны до конца своей жизни в 1971 году работал мастером заготовительного цеха, начальником экспериментального цеха вагонного депо Пермь-2. Заслуженный рационализатор РСФСР. Только с 1954 по 1967 год Рыловым разработано и внедрено в производство 115 рационализаторских предложений, среди которых поточная линия для очистки и обмывки вагонных фильтров, полуавтоматическая моечная машина для обмывки букс роликовых колесных пар, под

его руководством и активном участии в деповском цехе ремонта пассажирских вагонов установлена полуавтоматическая моечная машина для вагонных тележек, оборудовано тележечное отделение, установлены подъемные ворота для проезда в цех.

Награжден медалью «За трудовое отличие», медалью «За трудовую доблесть», награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Садакова Людмила Николаевна.

До войны была домохозяйкой – трое детей, муж работал в Кунгурском паровозном депо в литейном цехе. Началась война, муж ушел на фронт. Людмила Николаевна заняла его рабочее место и проработала всю войну на тяжелой работе формовщика литейной. После войны вернулся домой с фронта муж, жизнь стала налаживаться, а подорванное здоровье восстановить не удалось, по состоянию здоровья пришлось уволиться с работы и через два года ее не стало.





Самохвалов Валериан Александрович.

На Пермской железной дороге работал с января 1934 года начальником электродепо Чусовская, начальником отдела электрификации железной дороги имени Л. М. Кагановича, с 1939 года – заместитель начальника Пермской железной дороги, с 1944 по 1950 год – начальник Пермской железной дороги.



По свидетельству Т. М. Шнейдера, - более умного человека ему видеть не приходилось. В характеристиках, подписанных начальником Урало-Сибирского округа путей сообщения, записано: «Всесторонне образованный, высокой культуры инженер с склонностью к научно-исследовательской работе. Обладает широким общим и политическим кругозором. Владеет английским языком и следит за иностранной технической литературой. Хорошо знает хозяйство дороги. Верен самому себе и не считает нужным советоваться в решении важнейших вопросов даже со своими заместителями, игнорирует требования и советы партийной организации. Своим поведением создает непартийную обстановку на дороге».

С 1950 года работал в Совете Министров СССР – членом Комитета Гостехники СССР, начальником отдела железнодорожного транспорта Управления делами Совета Министров СССР, в Министерстве путей сообщения – начальником Технического управления, первым заместителем председателя Научно-технического совета МПС, председателем Совета был Министр. Был членом Всемирного совета железных дорог. Главный редактор журнала «Железные дороги мира».

В 1953 – 1956 годы решался вопрос, - по какому пути пойдет развитие железнодорожного транспорта страны. Группа железнодорожных деятелей из окружения Л. М. Кагановича доказывали, что паровозная техника себя еще не исчерпала. Ряд железнодорожных ученых высказывалась за переход на тепловозную тягу по примеру Соединенных штатов Америки. Но специалисты во главе с Самохваловым сумели доказать, что будущее железнодорожного транспорта в переходе на электротягу. И 14 февраля 1956 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли решение «О генеральном плане электрификации железных дорог». Жизнь подтвердила правильность принятого решения. А через некоторое время к электрификации пришли и США.

Самохвалов награжден орденом Ленина, орденом Отечественной войны 1-й степени, тремя орденами Трудового Красного знамени, орденом Знак почета, знаком «Почетному железнодорожнику».

Семенов Григорий Александрович.

Во время войны работал старшим диспетчером Чусовского отделения службы движения. За успехи в работе был награжден в 1944 году знаком «Почетному железнодорожнику».

После войны и до выхода на пенсию в 1972 году продолжал работу старшим диспетчером, дежурным по отделению Чусовского





Медаль за бой, медаль за труд

отделения дороги, разработал и внедрил технологический процесс рационального использования подвижного состава под внутри отделенческие перевозки. Опыт получил распространение на других отделениях.

За успехи в работе был награжден орденом Трудового Красного знамени, орденом «Знак Почета», знаком «Отличный движенец».

Сенокосов Аркадий Васильевич.



Во время войны работал в паровозном депо Верещагино машинистом паровоза, машинистом-инструктором по теплотехнике, затем помощником участкового ревизора по безопасности движения поездов Пермского отделения. Был награжден медалью «За доблестный труд в Великой отечественной войне 1941- 1945гг».

После войны работал заместителем начальника паровозного депо Верещагино, начальником оборотного депо Пролетарская, заведующим пунктом экипировки станции Пермь-Сортировочная. Автор нескольких рационализаторских предложений. За успехи в работе награжден знаком «Почетному железнодорожнику», медалью «За трудовую доблесть», орденом Трудового Красного знамени.

Симонов Иван Софронович.



Работал в паровозном депо Кунгур с 1924 года.

Во время войны работал машинистом паровоза, машинистом-инструктором паровозного депо Кунгур. Иван Софронович стал легендарной личностью по своему характеру, отношению к работе и к паровозу. Награжден орденом Ленина, знаком «Почетному железнодорожнику».

После войны и до самой смерти в декабре 1948 года работал машинистом-инструктором паровозного депо Кунгур. За вклад в развитие железнодорожного транспорта в 1947 году награжден орденом Трудового Красного знамени.

Ситников Андрей Васильевич.



Во время войны работал бригадиром комплексной бригады подъемного цеха по ремонту паровозов, начальник подъемного цеха паровозного депо Пермь- 2, отремонтированные в цехе Ситникова паровозы машинисты называли «Андреевскими» за надежность работы после ремонта. Награжден орденом Трудового Красного знамени.

После войны мастер подъемного ремонта, мастер промывочного цеха, мастер заготовительного цеха со сварочным, автогенным и кузнечным отделением. Награжден вторым орденом Трудового

красного знамени, медалью «За трудовую доблесть», знаком «Почетному железнодорожнику».

Скумбин Михаил Казимирович,

Во время войны работал на Красноярской железной дороге начальником станции, диспетчером и начальником техотдела отделения службы движения, секретарем узлового парткома станции Красноярск. Награжден медалью «За доблестный труд в Великой отечественной войне 1941-1945гг», медалью «За трудовое отличие».



После войны работал начальником политотдела Свердловского отделения и заместителем начальника политотдела Свердловской дороги, начальником политотдела Красноярской и Томской железных дорог.

С 1956 по 1966 год работал начальником Пермского отделения дороги. В 1963 году был электрифицирован главный ход отделения. Под руководством Скумбина проведена техническая реконструкция всего хозяйства на основе электрификации. Разработана новая технология работы всех звеньев транспорта на отделении, получившая название Пермский метод эксплуатационной работы. Разработана и внедрена Пермский метод снегоуборки, Пермский метод развоза местного груза, Пермская метод лечения земляного полотна. На многочисленные школы передового опыта в Пермь приезжали учиться железнодорожники со всей сети дороги СССР, железнодорожники из Болгарии.

5 февраля 1966 года избран секретарем ЦК профсоюза железнодорожников. Впоследствии работал первым заместителем начальника главного грузового управления МПС, начальником Всесоюзного объединения «Трансконтейнер».

Михаил Казимирович защитил диссертацию на степень кандидата экономических наук, награжден орденом Трудового Красного знамени, орденом Ленина.

Соколов Сергей Иванович,

Мобилизован на фронт в 1941 году с должности инженера телеграфа Пермской дистанции сигнализации и связи. Воевал на центральном, Северо-Западном, 4-м Украинском, Ленинградском, Прибалтийском фронтах Великой отечественной войны в должности радиста. Награжден медалью «За отвагу», медалью «За боевые заслуги», орденом Красной Звезды.



После войны продолжал работу в Пермской дистанции сигнализации и связи до выхода на пенсию в 1974 году - старшим электромехаником, начальником отдела кадров, избирался не освобожденным председателем месткома дистанции, секретарем парторганизации, активно участвовал в технической реконструкции дистанции. Награжден орденом Ленина, медалью «За трудовое отличие», медалью «За трудовую доблесть».



Медаль за бой, медаль за труд

Старков Амос Константинович.



Работал на станции Пермь-2 с 1934 года и до выхода на пенсию в 1969 году стрелочником, сцепщиком, с 1935 года составителем поездов.

За время войны за успехи в работе был награжден орденом «Знак почета», знакам «Ударнику Сталинского призыва».

После войны был награжден медалью «За трудовую доблесть», знаком «Почетному железнодорожнику», знаком «Ударник Сталинского призыва», два ордена Красной Звезды.



Трубин Сергей Ермилович.

Работал в Пермской дистанции сигнализации и связи с 1931 года электромехаником и старшим электромехаником связи, электромехаником радиосвязи. Исключен из списков дистанции ввиду смерти.

За самоотверженный труд в Великой отечественной войне награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

После войны знаком «Отличный связист», орденом Трудового красного знамени, орденом Ленина.

Тютиков Михаил Кириллович.

Воевал на фронтах Великой отечественной войны, награжден медалью «За отвагу», орденом Отечественной войны 2-й степени.

После войны работал слесарем вагонного депо Чусовская, за успехи в труде награжден орденом Знак почета.

Усольцев Андрей Васильевич.



С 1930 года и до самого выхода на пенсию по возрасту в 1955 году работал на станции Пермь-2 стрелочником, сцепщиком вагонов и с 1933 года составителем поездов. Работал на самом напряженном участке маневровой работы станции, как лучший составитель дороги много раз руководил школой передового опыта. За время войны за успехи в работе был награжден дважды знаком «Почетному железнодорожнику», медалью «За трудовую доблесть».

После войны его труд составителя был отмечен орденом Трудового красного знамени.

Харланович Игорь Владимирович.

13-летним подростком держал лодочную переправу для партизан через Березину, был связным двух отрядов партизан в Белоруссии.

Медаль за бой, медаль за труд



После войны закончил железнодорожный техникум, Новосибирский институт железнодорожного транспорта. Работал оператором, техническим конторщиком, дежурным по путям, заместителем и начальником станции Губаха, дежурным по станции Половинка, начальником станции Солеварни, главным инженером станции Пермь-Сортировочная, заместителем начальника отдела движения и начальником лаборатории научной организации труда Пермского отделения дороги, начальником вычислительного центра Свердловской железной дороги, заместителем начальника управления вычислительной техники Главного управления сигнализации и связи МПС, заместителем председателя Научно-технического совета МПС, начальником Главного научно-технического управления МПС.



Был участником создания Пермского метода эксплуатационной работы, один из первых организаторов внедрения вычислительной техники на железных дорогах. С 1984 года возглавлял техническую политику в отрасли. Опубликовал более 130 научных трудов, имеет три изобретения. Кандидат технических наук, академик Международной академии информатизации и Академии транспорта России, лауреат премии Совета Министров СССР, почетный железнодорожник МПС России и Болгарии. Награжден орденом Знак почета и семью медалями, тремя золотыми и тремя серебряными медалями ВДНХ СССР.

Чеборако Иван Григорьевич.

Всю войну сражался на фронтах Отечественной войны, закончил войну в звании старшего лейтенанта командиром стрелковой роты. Награжден орденом боевого Красного знамени и орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени. Уволен из Армии по инвалидности.

При поступлении в паровозное депо Верещагино скрыл инвалидность и с 1948 по 1975 год прошел трудовой путь поездного кочегара, помощника машиниста, машиниста паровоза, машиниста электровоза с начала Верещагинского, затем Пермского локомотивного депо. Избирался депутатом Верещагинского городского совета депутатов трудящихся.



Черепанов Серапион Александрович.

Воевал на фронтах Великой отечественной войны, награжден орденом Отечественной войны 2-й степени, орденом Красной звезды, медалью «За боевые заслуги».

После войны работал бригадиром локомотивного депо Пермь-Сортировочная, за успехи в труде награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Медаль за бой, медаль за труд



Черных Георгий Иванович.

Во время войны участвовал в боевых действиях на Юго-Западном и Карельском фронтах. Был контужен. Награжден орденом Красной Звезды.

После войны работал поездным диспетчером Пермского отделения дороги. За успехи в работе награжден орденом Трудового красного знамени.



Чурин Игнатий Лукич.

Во время войны старший машинист электровоза Чусовского электродепо. Успехи в работе были отмечены награждением медалью «За доблестный труд», медалью «За трудовое отличие».

После войны продолжал работу машиниста электровоза в электродепо. В 1950 году избирался депутатом Верховного Совета СССР. За успехи в работе в трудовой книжке более 60 записей о поощрении. Награжден орденом Ленина, орденом Трудового красного знамени, знаком «Почетному железнодорожнику».

Шерстобитов Павел Фролович.

Воевал на фронтах Великой отечественной войны. награжден орденом Красной Звезды, орденом Отечественной войны 2-й степени.

После войны работал в вагонном депо Березники, за успехи в труде награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Шмаков Михаил Петрович.

Воевал на фронтах Великой отечественной войны, награжден медалью «За боевые заслуги», орденом Отечественной войны 2-й степени.

После войны работал электромехаником Кизеловской дистанции сигнализации и связи, Березниковской дистанции сигнализации и связи. За успехи в труде награжден орденом Трудового Красного знамени.



Шнейдер Теодор Маркович.

Участвовал в боях на Южном фронте в течение двух месяцев – августа – сентября 1941 года в качестве курсанта Днепропетровского артиллерийского училища, после ранения направлен в госпиталь и затем демобилизован как студент 5-го курса института железнодорожного транспорта.

С 1942 года и по 1983 года прошел успешный путь заместителя начальника вагонного депо в Кизеле, начальника Кизеловского,



Чусовского, Пермского вагонного участка, главного инженера и начальника Пермского отделения дороги. Один из главных участников создания Пермской метода эксплуатационной работы, Пермской метода капитального ремонта пути и других новаторских достижений на Пермском отделении дороги.

За яркий вклад в работу железнодорожного транспорта награждался дважды знаком «Почетному железнодорожнику», дважды орденом «Знак почета», дважды орденом Трудового Красного знамени, бронзовой и серебряной медалью ВДНХ, присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

Шубин Виталий Михайлович.

Воевал на фронтах Отечественной войны в пехоте и железнодорожных войсках, закончил командиром батальона в звании капитана. Награжден медалью «За боевые заслуги».

С 1949 по 1976 года успешно работал начальником Кизеловского, Чусовского, Пермского отделений железной дороги. Награжден орденом Трудового Красного знамени, орденом Ленина, орденом «Знак почета», знаком «Почетному железнодорожнику».



Щеголев Владимир Сергеевич.

Во время войны участвовал в боевых действиях от Подмосквья до Пруссии, участник парада Победы на Красной площади в 1945 году, награжден орденом Отечественной войны 2-й степени.

После войны работал в электровозоремонтном депо Пермь-2, локомотивном депо Пермь-2 слесарем, помощником машиниста, машинистом МВС. Член союза журналистов СССР. Его статьи печатались в местной – газетах «Звезда», «Путевка» и центральной печати – газетах «Правда», «Советская Россия». Призер многих литературных конкурсов газет.



Якунчиков Алексей Павлович.

Во время войны служил в Военно-морском флоте, участвовал в боях против милитаристской Японии в качестве помощника флагманского связиста. Награжден орденом Красной Звезды.

После войны и до выхода на пенсию в 1979 году работал в вагонном депо Пермь-2 старшим инженером, заместителем начальника депо. Активно участвовал в технической реконструкции депо после электрификации. Награжден знаком «Почетному железнодорожнику».





Послесловие.

23 сентября 1946 года были созданы Пермское, Чусовское, Кунгурское, Кизеловское отделения дороги. В 1955 году Кизеловское отделение было присоединено к Чусовскому, Кунгурское отделение присоединено к Пермскому отделению железной дороги.

В последующие годы пермские железнодорожники успешно справлялись со все возрастающим потоком перевозок народнохозяйственных грузов и пассажирскими перевозками.

Железнодорожниками Пермского отделения дороги под руководством Михаила Казимировича Скумбина были разработаны и внедрены новые методы работы и технологии, связанные с электрификацией железной дороги: пермский метод эксплуатационной работы, пермский метод развоза местного груза, пермский метод лечения земляного полотна при помощи асбестовых подушек, пермский метод капитального ремонта пути. Железнодорожники со всех дорог и железнодорожники из Болгарии приезжали учиться работать в Пермь. Коллектив отделения был награжден дипломом первой степени Выставки достижений народного хозяйства СССР, группа инженеров награждена медалями выставки. В Чусовском отделении была разработан и успешно применен оригинальный метод снабжения линейных станций порожняком и вывоза груженых вагонов.

Достижения предприятий Пермского и Чусовского отделений дороги были отмечены множеством правительственных наград. Лауреатом Сталинской премии стал машинист паровоза из депо Верещагино Николай Михайлович Каменских. Звание Героя социалистического труда были присвоены: Г.Г. Завьялову, машинисту паровоза из депо Верещагино, В. Е. Орехову, машинисту электровоза из депо Чусовская, М.Т. Балуюеву, машинисту электровоза из депо Пермь-2, В. Д. Кузнецову, бригадиру пути из Пермской дистанции, В. А. Павлову, составителю поездов станции Пермь-2.

С 1997 года, после объединения Чусовского с Пермским отделением понятие Пермские железнодорожники стало почти равноценно понятию железнодорожники Пермской области.

С переходом страны к рыночным отношениям, уменьшением объема грузоперевозок, пришлось учиться жить по средствам. Технология работы станций и предприятий отделения приводилось в соответствие с выполняемым объемом перевозок при условии сохранения квалифицированных кадров. Непрерывно проводится структурная перестройка работы узлов, предприятий. Вкладываются значительные средства во внедрение новой техники и прогрессивной технологии с использованием компьютерной техники.

В последние годы заметно оживилась работа отделения дороги, возросли объемы перевозок.



Как живете, уважаемые ветераны, уважаемые пенсионеры?

Как говаривала Симона де Бовуар:
«Будь готов к ее приходу хоть завтра,
но живи и работай как если бы впереди
была вечность».

Геннадий Петрович Боговоров, председатель Совета ветеранов войны и труда Пермского отделения Свердловской железной дороги:

Наше поколение, родившееся при Советской власти и прожившее, в основном тот период, сейчас вынуждено приспосабливаться к условиям жизни сегодняшнего дня. Это для нас совсем не простой период, когда пенсии урезаны до минимума, а цены на продукты питания и коммунальные услуги растут как на дрожжах. У большинства ветеранов пенсии намного ниже прожиточного минимума. И даже в этих условиях ветераны нашего поколения, стоящие на учете в наших предприятиях, и поддерживаемые нашей корпорацией ОАО «РЖД», живут, поддерживая друг друга и помогая больным и лежачим, одиноким.

Для оказания организованной помощи ветеранам 15 лет тому назад были созданы Советы ветеранов на предприятиях и в отделениях. Позднее созданы были и секторы социальной политики на отделениях дороги, которые постоянно занимаются решением всех вопросов связанных с жизнью пенсионеров, ушедших на пенсию с предприятий железнодорожного транспорта.

Особая роль возложена на Советы ветеранов предприятий, работающих под руководством или опекой профкомов. Основные задачи Советов в постоянной связи со своими ветеранами, выявление нужд и забот повседневной жизни ветеранов, особенно престарелых, больных, лежачих, одиноких, контроль за выполнением коллективного договора между администрацией и профсоюзами, организация досуга и культурно-массовых мероприятий.

И нужно сказать, что большинство Советов на предприятиях вполне справляются с решением поставленных перед ними задач.

Большая работа ветеранами проводится с молодежью, поступающей на наши предприятия, а также с учащимися школ, лицеев, колледжей, особенно на базе наших музеев.



А вот мнение железнодорожника, пенсионера, участника войны, не пожелавшего назвать своей фамилии:

Когда была война, никто не думал о том, какие блага получат за свои подвиги и лишения потом после победы. Нужно было отстоять Родину от захватчика. Мы просто думали, что наши дети, наши внуки нас поймут. Где-то в сторонке присутствовала мысль, что может быть и государство не забудет нас, наши семьи.

Да, конечно, наши дети и наши внуки, в целом нас понимают.

Но все же в послевоенные годы было что-то неправильное, несправедливое в положении инвалидов войны, инвалидов труда, в тяжелом, бедственном положении детей и вдов фронтовиков, погибших на войне. Пособие государства им было мизерным. Да, мы оправдывали государство, что ему трудно, трудности пройдут и тогда... А трудности государства не проходили.

Хорошо, что новые власти пошли навстречу инвалидам войны, доживших до начала 21 века, и они теперь получают две пенсии. Хорошо, что многострадальные колхозники теперь получают такую же пенсию, как и городские жители.

А простая пенсия теперь все еще небольшая, хватает более-менее на питание без излишеств, на коммунальные расходы и так по мелочам. А чтобы купить что-нибудь долговременное, хотя бы одежду – это никак не получается. Хорошо дети помогут. А если этого нет, то ветераны совсем пообносились. Как бы не ругали распродажи «Секонд», а худо-бедно они помогают.

Особенно тяжело было в 90-е годы, когда пенсия была в разы меньше нынешней, да и ту не во время выдавали. Даже сейчас никак не могу понять, как тогда прожили.

И хотя государство сейчас повышает пенсию, не так быстро как нам хотелось, но у него множество важных проблем, не таких уж чуждых и для нас пенсионеров. Будет сильным и богатым наше государство будет лучше и нам, пенсионерам.

К сожалению, наше родное ведомство, а сейчас ОАО «РЖД» нанесло обиду ветеранам старшего поколения, когда пенсионерам, вышедшим на пенсию с 2001 года сделали ведомственную дополнительную, вторую пенсию, а остальным старшего возраста и более нуждающихся, остальным отказало. Пусть бы назвали ее для старшего поколения материальной помощью, но по размерам сопоставимой, а то ведь ни 150 рублей, ни 300 рублей никак не сравнимы с дополнительной пенсией. А заработать такую дополнительную пенсию (назовите ее помощью) старшее поколение пенсионеров своими трудами и муками заработало. Очень неловко получатся, что руководители нашего ведомства думают по-другому.

И вот я думаю. Нам положен разовый билет ежегодный в любую точку нашей страны. Я за свою жизнь использовал его не больше трех раз. Не до этого было – и в отпуске надо было подрабатывать, денег то не хватало всегда, да и домашних дел невпроворот, дети подрастали. Вот и получается, что разовый билет – для наших обеспеченных железнодорожников, у которых есть возможность и на курорт и в отпуск черт знает куда съездить. А теперь я на пенсии – куда я поеду, денег нет. А почему бы не заплатить мне стоимость моего права на проезд в любую точку нашей страны.



То же самое и с проездом на 150 километров. Пока был садовый участок, ездил я на 10 километров, теперь только на пять до станции Пермь-2 и обратно. Выписал этот билет до Чусовской. Ездил туда два раза, захотел в Кунгур поехать – не положено, захотел в Верещагино – не положено. А почему бы не оплатить мне мое право и я сам бы решил - куда мне ехать, на чем мне ехать или потратить на другие цели. Деньги мне очень нужны сейчас.

Хорошо, что хоть в правительстве нашлись умные люди. Перевели на деньги мое право бесплатного проезда на городском транспорте. Немного денег заплатили, но мне на проезд хватает и хоть немного, да и на другие цели остается. Может и у нас в ОАО «РЖД» найдутся такие руководители.

А фамилию свою я не назову. Сейчас, в моем возрасте и положении, меня может обидеть каждый, и особой защищенности своей я пока не вижу.



Ссылки на источники.

¹ Из материалов расследования крушения – коллекция автора.

² Из материалов расследования крушения – коллекция автора.

³ Л. Каганович Речь на 18 съезде ВКП(б) М. Огиз, 1939, стр. 30 - 35.

⁴ Материалы расследования крушения – коллекция автора.

⁵ Из объяснения заместителя прокурора железной дороги имени Л. М. Кагановича Гусева главному прокурору железнодорожного транспорта СССР Рагинскому - Коллекция автора.

⁶ Из доклада о работе оргкомитета ЦК союза желдороз Востока и Дальнего Востока по Пермской железной дороге за период с 1 июня по 20 октября 1939 года. – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 4, листы 4 – 105.

⁷ Из краткого отчета дорожного комитета работников железной дороги имени Л.М. Кагановича за период с августа 1937 по октябрь 1939 года – ГАСО, фонд 2021, опись 1, дело 567, листы 2 – 23.

⁸ Из протокола постоянного совещания при начальнике Пермской железной дороги по вопросу выполнения работ по строительству вторых путей и дальнейшей работе с участием представителя НКПС - ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 96, лист 100 – 117.

⁹ Коллекция автора.

¹⁰ Из протокола заседания президиума Дорпрофсожа Пермской дороги от 17 ноября 1939 года – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 2, лист 4 –5.

¹¹ Из протокола заседания 2-го пленума Дорожного комитета профсоюза строительства вторых путей Данилов – Пермь – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 6, лист 2 – 21.

¹² Из плана капиталовложений (соображения Пермской железной дороги) – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 136, лист 22 – 51.

¹³ Из приказа № 387 начальника Пермской железной дороги от 17 мая 1940 года.

¹⁴ Из указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года «О переходе на 8-часовой рабочий день, 7-дневную рабочую неделю и о запрещении ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений – «Директивы КПСС и советского правительства по хозяйственным вопросам», т. 2 1929 – 1945 М. 1957г. стр. 637 – 538. Выдержки из типовых правил внутреннего распорядка для рабочих и служащих, утвержденных СНК СССР 18 января 1941 года. О порядке направления приговоров в предприятия на осужденных к исправительно-трудовым работам за прогул – приказ НКВД СССР от 5 октября 1940 года.



- ¹⁵ Железнодорожный транспорт в документах ... стр. 323.
- ¹⁶ Из доклада начальника Пермской железной дороги Артюшина на активе дороги – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 100, лист 301 – 325.
- ¹⁷ Из личного дела.
- ¹⁸ ГАПО, фонд 1263, опись 1, дело 7, лист 50об.
- ¹⁹ Из постановления оргсовещания политотдела Пермского отделения дороги от 24 декабря 1940 года – коллекция автора.
- ²⁰ Из докладной записки заместителя председателя Дорпрофсожа Кириченко в ЦК союза железных дорог Востока и Дальнего Востока, в Политотдел дороги, Пермский обком ВКП(б) «Об итогах отчетов и выборов низовых профорганизаций по Дорпрофсожу Пермской железной дороги – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 7, лист 44 – 54.
- ²¹ Из постановления политотдела Пермской железной дороги «Об итогах отчетов и выборов профсоюзных органов на дороге» – коллекция автора.
- ²² Из пояснительной записки к отчету по эксплуатации Пермской железной дороги за 1940 год – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 755, листы 1 – 101.
- Из пояснительной записки к отчету плана капитального строительства по Пермской железной дороге за 1940 год – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 756, листы 29 – 39.
- ²³ Из коллекции автора.
- ²⁴ Из статьи Л. Прохоровой, инспектора службы пути по дефектоскопии в газете «Сталинская путевка». № 1, 3 января 1941 года, стр. 3.
- ²⁵ Заметка Г. Балуюева, председателя месткома Верещагинского вагонного участка – «Сталинская путевка», № 2, 7 января 1941 года, стр. 2.
- ²⁶ Из статьи В.П. Наговицина в газете «Сталинская путевка», № 4, 14 января 1941 года, стр. 3.
- ²⁷ Сообщение «Сталинской путевки», № 4, 14 января 1941 года, стр. 3.
- ²⁸ Из приказа № 76 Наркома путей сообщения от 25 января 1941 года – коллекция автора.
- ²⁹ Из приказа № 76а наркомата путей сообщения от 25 января 1941 года – коллекция автора.
- ³⁰ Из приказа № 119 по дороге от 14 февраля 1941 года.
- ³¹ Из заметки Цирулева – «Сталинская путевка», № 27, 3 марта 1945 года, стр. 2.
- ³² Из приказа № 248 начальника Пермской железной дороги от 1 апреля 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 13, лист 179.
- ³³ Из приказа № 257 начальника Пермской железной дороги от 3 апреля 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 13, лист 197.
- ³⁴ Из приказа № 310 начальника Пермской железной дороги от 25 апреля 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 13, лист 301.
- ³⁵ Из приказа № 398 начальника Пермской дороги от 22 мая 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 10, лист 89, 91.
- ³⁶ Из приказа № 305 начальника Пермской железной дороги от 23 апреля 1941



года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 13, лист 287.

³⁷ Из приказа № 316 начальника Пермской железной дороги от 28 апреля 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 13, лист 310.

³⁸ Из стенограммы совещания хозяйственно-производственного актива Пермской дороги – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 101, лист 2 – 199, газета «Сталинская путевка», № 37, 10 мая 1941 года.

³⁹ Из протокола пленума Дорпрофсожа – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 11, лист 3 – 40.

⁴⁰ Из приказа № 421 начальника Пермской дороги от 28 мая 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 10, лист 148.

⁴¹ Из приказа № 402 начальника дороги от 23 мая 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 10, лист 100-101.

⁴² Из статьи А. Бажиной в газете «Сталинская путевка», № 41, 24 мая 1941 года, стр. 3.

⁴³ «Сталинская путевка», № 47, 10 июня 1941 года, стр. 1.

⁴⁴ Из заметки начальника станции Верещагино Т.Вершинина - «Сталинская путевка», № 47, 10 июня 1941 года, стр. 1.

⁴⁵ Из приказа НКПС от 23 июня 1941 года – коллекция автора.

⁴⁶ Из приказа № 523 начальника Пермской железной дороги - коллекция автора.

⁴⁷ Из приказа № 597 начальника Пермской железной дороги от 23 июля 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 11, лист 32.

⁴⁸ Из приказа № 548 начальника Пермской дороги от 3 июля 1941 года – ГАПО, фонд 348. Опись 3, дело 10, лист 405.

⁴⁹ «Сталинская путевка», 12 июля 1941 года.

⁵⁰ Из заметки Боярского А., начальника локомотивного отдела паровозной службы – «Сталинская путевка», № 59 от 12 июля 1941 года.

⁵¹ Из протокола заседания Дорпрофсожа 12 июля 1941 года – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 12, лист 61.

⁵² Из приказа № 572 начальника Пермской железной дороги от 14 июля 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 10, лист 444.

⁵³ Г. А. Куманев Подвиг железнодорожников... – «Эшелоны идут на восток», стр. 119.

⁵⁴ Из заметки Ан. Хорхорина, Верещагино – «Сталинская путевка», № 60, 15 июля 1941 года.

⁵⁵ Из заметки И. Бузмакова, секретаря парторганизации паровозного отделения – «Сталинская путевка», № 61, 17 июля 1941 года.

⁵⁶ Из приказа № 578 начальника Пермской железной дороги от 17 июля 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 11, лист 6.

⁵⁷ Из приказа № 589 начальника Пермской дороги от 19 июля 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 12, лист 144.

⁵⁸ Из сообщения «Сталинской путевки», 13 августа 1941 года.

⁵⁹ Из передовицы газеты «Сталинская путевка» № 64 от 24 июля 1941 года.



- ⁶⁰ Из заметки секретаря партбюро Чусовского паровозного депо Г. Путина – «Сталинская путевка» № 66 от 29 июля 1941 года.
- ⁶¹ Из беседы с начальником оборотного депо Шаля Усольцевым – «Сталинская путевка», № 66 от 29 июля 1941 года.
- ⁶² Из приказа № 617 начальника Пермской железной дороги от 30 июля 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 11, лист 62.
- ⁶³ Из коллекции автора.
- ⁶⁴ Из сообщения инструктора по кадрам депо Усольская С. Шеина. - «Сталинская путевка», 2 августа 1941 года.
- ⁶⁵ Из воспоминаний 1979 года. – Историческая коллекция объединенного архива Пермского отделения дороги.
- ⁶⁶ Куманев Советские железнодорожники в годы Великой отечественной войны..., стр. 80, из приказа № 651 начальника Пермской железной дороги от 9 августа 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 11, лист 121.
- ⁶⁷ Из статьи А. Иванова. - «Сталинская путевка», 7 августа 1941 года.
- ⁶⁸ Из приказа № 649 начальника Пермской дороги от 8 августа 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 12, лист 181.
- ⁶⁹ Из сообщения газеты «Сталинская путевка», 9 августа 1941 года.
- ⁷⁰ «Сталинская путевка», 22 августа 1941 года.
- ⁷¹ Из письма командиров и красноармейцев, бывших железнодорожников Пермской дороги – «Сталинская путевка», № 72 от 13 августа 1941 года.
- ⁷² Из заметки заместителя начальника станции Губаха В.Головизнина – «Сталинская путевка», № 72 от 13 августа 1941 года.
- ⁷³ У. Г. Чернявский Война и продовольствие... стр. 70
- ⁷⁴ Из сообщения газеты «Сталинская путевка», 15 августа 1941 года.
- ⁷⁵ Из приказа № 668 начальника Пермской железной дороги от 16 августа 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 11, лист 152.
- ⁷⁶ Из приказа № 673 начальника Пермской железной дороги от 20 августа 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 11, лист 156.
- ⁷⁷ Из заметки В.Шевченко - «Сталинская путевка», № 76 от 22 августа 1941 года.
- ⁷⁸ Из приказа № 681 начальника Пермской дороги от 22 августа 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 12, лист 195.
- ⁷⁹ Из статьи инструктора политотдела дороги К.Тютюкова – «Сталинская путевка», № 77, 24 августа 1941 года.
- ⁸⁰ Из заметки Натфуллина в газете «Сталинская путевка», № 77 от 24 августа 1941 года.
- ⁸¹ Из статьи помощника начальника политотдела Чусовского отделения по комсомолу И.Волобуева – «Сталинская путевка», № 78, 27 августа 1941 года.
- ⁸² Из сообщения газеты «Сталинская путевка», 29 августа 1941 года.
- ⁸³ Из коллекции автора.
- ⁸⁴ Из приказа начальника станции Чусовская от 30 августа 1941 года. -



Объединенный архив Пермского отделения дороги на станции Чусовская.

⁸⁵ Из информации секретаря партбюро Чусовского паровозного дела Н. Путина. - «Сталинская путевка», 29 августа 1941 года.

⁸⁶ Из статьи Н.Есипова – «Сталинская путевка», № 80 от 31 августа 1941 года.

⁸⁷ Из сообщения газеты «Сталинская путевка», № 82, 5 сентября 1941 года.

⁸⁸ Из заметки Г.Обухова – «Сталинская путевка», № 83, 7 сентября 1941 года.

⁸⁹ Из статьи Г. Балуева, председателя месткома Верещагинского вагонного участка. - «Сталинская путевка», 9 сентября 1941 года.

⁹⁰ «Путевка», № 85 12 сентября 1941, стр. 1.

⁹¹ Из сообщения А. Долгих в газете «Сталинская путевка», № 85 от 12 сентября 1941 года.

⁹² Из статьи машиниста-инструктора по теплотехнике депо Верещагино Н. Игошина – «Сталинская путевка», № 85, 12 сентября 1941 года.

⁹³ Из постановления заместителя начальника транспортного отдела НКВД станции Кунгур на арест от 12 сентября 1941 года - Коллекция автора.

⁹⁴ Из информации газеты «Сталинская путевка», № 86, 14 сентября 1941 года.

⁹⁵ Из статьи Е. Корнишиной. - «Сталинская путевка», № 88, 19 сентября 1941 года.

⁹⁶ Из статьи С. Логинова, секретаря партбюро Чусовского вагонного участка. - «Сталинская путевка», № 89, 21 сентября 1941 года.

⁹⁷ Из рассказа начальника станции Кизел Торопова в записи М. Кругловой – «Сталинская путевка», № 89, от 21 сентября 1941 года.

⁹⁸ Из приказа № 128 начальника Чусовского отделения службы движения от 22 сентября 1941 года. - Объединенный архив Пермского отделения дороги на станции Чусовская.

⁹⁹ Сообщение газеты «Сталинская путевка», № 92, 28 сентября 1941 года.

¹⁰⁰ Из сообщения газеты «Сталинская путевка», № 92, 28 сентября 1941 года.

¹⁰¹ Из заметки А. Иванова. - «Сталинская путевка», № 93, 1 октября 1941 года.

¹⁰² Из статьи М.Кругловой – «Сталинская путевка», № 93, 1 октября 1941 года.

¹⁰³ Из приказа начальника Пермской дистанции пути. - Объединенный архив Пермского отделения дороги, коллекция автора.

¹⁰⁴ Из характеристики в личном деле. - Архив Управления Свердловской железной дороги, личное дело № 105851.

¹⁰⁵ Из сообщения Совинформбюро - «Сталинская путевка» 3 октября 1941 года

¹⁰⁶ Из приказа № 848 начальника дороги от 18 октября 1941 года – коллекция автора.

¹⁰⁷ Из коллекции автора.

¹⁰⁸ Из приказа № 828 начальника Пермской дороги от 8 октября 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 12, лист 263.

¹⁰⁹ Из приказа начальника Чусовского отделения службы движения от 18 октября 1941 года. - Архив Пермского отделения дороги на станции Чусовская.

¹¹⁰ Из приказа № 832 начальника Пермской железной дороги от 10 октября 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 87.



¹¹¹ Из приказа № 851 начальника Пермской дороги от 18 октября 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 12, лист 269.

¹¹² Из приказа № 870 начальника Пермской железной дороги от 27 октября 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 136 - 138.

¹¹³ Из приказа № 874 начальника Пермской железной дороги от 30 октября 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 141.

¹¹⁴ Из приказа начальника Пермской дистанции пути. - Объединенный архив Пермского отделения дороги.

¹¹⁵ Из приказа начальника Чусовского отделения службы движения от 3 ноября 1941 года. - Объединенный архив Пермского отделения дороги на станции Чусовская.

¹¹⁶ Из приказа № 897 начальника Пермской железной дороги от 9 ноября 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 178.

¹¹⁷ Из приказа № 900 начальника Пермской железной дороги от 10 ноября 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 189.

¹¹⁸ Из приказа № 904 начальника Пермской железной дороги от 11 ноября 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 193 - 194.

¹¹⁹ Из приказа № 905 начальника Пермской железной дороги от 10 ноября 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 196.

¹²⁰ Из приказа № 970 начальника Пермской железной дороги от 4 декабря 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 278.

¹²¹ Из приказа № 922 начальника Пермской дороги от 19 ноября 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 12, лист 344.

¹²² История Великой отечественной войны советского народа 1941 – 1945 г, том 2. Москва, 1961 года, стр. 171.

¹²³ Из книги «Крепости на колесах» А. Ф. Ожегова, Пермь, 1981 года. «Сталинская путевка» 20 апреля 1985 года. Из рассказов А. В. Ситникова, А. В. и А. Я. Седельникова.

¹²⁴ Из протокола заседания Дорпрофсожа – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 12, лист 70 – 71.

¹²⁵ Из воспоминания З. М. Паниной, рассказанному по телевидению в 1999 год – коллекция автора.

¹²⁶ Из приказа № 534 Наркома Государственного контроля СССР от 4 декабря 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 324 – 326.

¹²⁷ Из приказа № 1009 начальника Пермской дороги от 4 декабря 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 12, лист 391.

¹²⁸ Из приказа № 976 начальника Пермской железной дороги от 6 декабря 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 279.

¹²⁹ Из приказа № 986 начальника Пермской дороги от 11 декабря 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 12, лист 379.

¹³⁰ Из приказа № 1020 начальника Пермской железной дороги от 25 декабря 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 342.



¹³¹ Из приказа № 1007 начальника Пермской железной дороги от 24 декабря 1941 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 14, лист 327.

¹³² Из приказа № 12 начальника Пермской железной дороги от 8 января 1942 года – ГАПО, опись 3, дело 15, лист 5.

¹³³ Из сообщения газеты «Сталинская путевка», 3 февраля 1942 года.

¹³⁴ «Путевка» 15 января, 20 апреля 1985 года.

¹³⁵ Из воспоминаний Абрамова, из приказа начальника Пермской железной дороги от 30 декабря 1941 года - историческая коллекция Объединенного архива Пермской области.

¹³⁶ Из приказа № 11 начальника Пермской дороги от 7 января 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 20, лист 20.

¹³⁷ Из объяснительной записки к отчету по эксплуатации за 1941 год по службе пути Пермской железной дороги - ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 1046, листы 3 – 10. Из отчета о производственно-финансовой деятельности Пермской железной дороги за 1941 год – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 758, лист 36 – 94.

¹³⁸ Из телеграммы начальника дороги Артюшина и начальника политотдела Филина – коллекция автора.

¹³⁹ Из приказа № 26 начальника Пермской железной дороги от 3 января 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 20, лист 51.

¹⁴⁰ Из приказа № 9 начальника Пермской железной дороги от 6 января 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 20, лист 13 - 15.

¹⁴¹ Из приказа № 47 начальника Пермской железной дороги от 28 января 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 20, лист 138.

¹⁴² Из статьи Б. Бузина и Н. Якунчиковой. - «Сталинская путевка» 31 января 1942 года.

¹⁴³ «Сталинская путевка» 31 января 1942 года. Личное дело коллекции архива Пермского отделения дороги.

¹⁴⁴ Из приказа № 66 начальника Пермской дороги от 5 февраля 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 20.

¹⁴⁵ Из сообщения газеты «Сталинская путевка», № 28, 21 февраля 1942 года.

¹⁴⁶ Сообщение «Сталинская путевка», № 29, от 23 февраля 1942 года.

¹⁴⁷ Из статьи Балковой В.М. в газете «Вечерняя Пермь» № 172 от 18 сентября 1992 года.

¹⁴⁸ Из статьи, А. Ситникова, бригадира комплексной бригады Пермского паровозного депо. - «Сталинская путевка», 23 февраля 1942 года.

¹⁴⁹ Генерал армии Хрулев А. Становление стратегического тыла в Великой Отечественной войне. - «Военно-исторический журнал», № 6, 1961г, стр. 85. ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 21, лист 35.

¹⁵⁰ Из приказа № 126 начальника Пермской дороги от 5 марта 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 20, лист 252 – 253.

¹⁵¹ Из приказа № 161 начальника Пермской дороги от 24 марта 1942 года – ГАПО,



фонд 348, опись 3, дело 20, лист 305.

¹⁵² Из письма Молотовского горкома ВКП(б) политотделу Пермского отделения дороги – коллекция архива.

¹⁵³ Из статьи секретаря партбюро паровозного депо Пермь-2 Ермилова в газете «Сталинская путевка» № 42 от 25 марта 1942 года.

¹⁵⁴ Из приказа № 158 начальника Пермской дороги от 21 марта 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 20, лист 289 – 291.

¹⁵⁵ Из сообщения газеты «Сталинская путевка», № 41, от 22 марта 1942 года.

¹⁵⁶ Из статьи А. Мойзес - газета «Сталинская путевка», № 41, от 22 марта 1942 года.

¹⁵⁷ Из сообщения газеты «Сталинская путевка», № 48, 8 апреля 1942 года.

¹⁵⁸ Из передовой газеты «Сталинская путевка» № 48 от 8 апреля 1942 года.

¹⁵⁹ Из рассказа путеобходчика на станции Чайковская Некрасовой Ульяны Алексеевны – коллекция автора.

¹⁶⁰ Из журнала 2-го дорожного селекторного совещания по вопросу подготовки подсобных хозяйств к посевной компании. – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 1626, лист 127 – 129.

¹⁶¹ Из приказа № 275 начальника Пермской железной дороги от 9 мая 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 15, лист 154.

¹⁶² Из приказа по школе № 14 станции Верещагино – Объединенный архив Пермского отделения дороги, фонд 41.

¹⁶³ Из газеты «Сталинская путевка», № 61, 10 мая 1942 года, стр. 1.

¹⁶⁴ Из приказа Наркома путей сообщения № 342 Ц «Об улучшении снабжения железнодорожников» - коллекция автора.

¹⁶⁵ Из постановления политотдела Пермского отделения Пермской железной дороги от 25 мая 1942 года, – коллекция автора.

¹⁶⁶ Из рассказа Прасковьи Васильевны Мальцевой, кондуктора из Кунгура. Коллекция автора.

¹⁶⁷ Д. М. Кукин Партийное и государственное руководство экономикой ... стр. 41.

¹⁶⁸ В. Т. Луценко Деятельность КПСС по обеспечению... стр. 101.

¹⁶⁹ Из приказа № 319 начальника Пермской железной дороги от 2 июня 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 16, лист 264.

¹⁷⁰ Из постановления политотдела Пермского отделения дороги от 4 июня 1942 года - коллекция автора.

¹⁷¹ Из приказа начальника Чусовского отделения службы движения от 22 июня 1942 года.

¹⁷² Из приказа № 348 начальника Пермской железной дороги от 19 июня 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 16, лист 316.

¹⁷³ Из приказа № 355 начальника Пермской дороги - коллекция автора.

¹⁷⁴ Из статьи старшего инженера паровозной службы Пермской железной дороги Я. Домнича в газете «Сталинская путевка», № 77, 28 июня 1943 года, стр. 2.



¹⁷⁵ Из приказа № 403 начальника Пермской железной дороги от 16 июля 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 15, лист 210.

¹⁷⁶ Из коллекции автора.

¹⁷⁷ Из приказа № 571 начальника Пермской железной дороги от 21 сентября 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 18, лист 177.

¹⁷⁸ Из приказа начальника Чусовского отделения службы движения. - Объединенный архив Пермского отделения на станции Чусовская.

¹⁷⁹ Из приказа № 481 начальника Пермской железной дороги от 12 августа 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 17, лист 233.

¹⁸⁰ Из приказа № 495 начальника Пермской железной дороги от 17 августа 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 17.

¹⁸¹ Из приказа № 504 начальника Пермской железной дороги от 20 августа 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 18, лист 10.

¹⁸² Из приказа № 348 начальника Пермской железной дороги от 20 августа 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 17, лист 265.

¹⁸³ Из приказа № 517 начальника Пермской железной дороги от 26 августа 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 18, лист 48 – 52.

¹⁸⁴ Из приказа по школе № 14 станции Верещагино. – Объединенный архив Пермского отделения, фонд 41, дело 1, лист 45.

¹⁸⁵ Из приказа № 650 начальника Пермской железной дороги от 20 октября 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 19, лист 60.

¹⁸⁶ Из приказа № 568 начальника Пермской железной дороги от 21 сентября 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 18, лист 164.

¹⁸⁷ Из приказа № 649 начальника Пермской железной дороги от 19 октября 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 19, лист 58.

¹⁸⁸ Из приказа № 574 начальника Пермской железной дороги от 24 сентября 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 18, лист 188.

¹⁸⁹ Из приказа № 619 начальника Пермской железной дороги от 7 октября 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 18, лист 271.

¹⁹⁰ История Великой отечественной войны советского народа 1941 – 1945 г, том 2. Москва, 1961 года, стр. 554.

¹⁹¹ Из приказа № 801 начальника Пермской железной дороги от 22 декабря 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 19, лист 340.

¹⁹² Из протокола совещания при начальнике треста «Трансторгпит» – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 1626, лист 193.

¹⁹³ Из приказа № 752 начальника Пермской железной дороги от 2 декабря 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 19, лист 251.

¹⁹⁴ Из телеграфного приказа заместителя Наркома путей сообщения Арутюнова – коллекция автора.

¹⁹⁵ Из приказа № 812 начальника Пермской железной дороги от 26 декабря 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 15, лист 339.



¹⁹⁶ Из приказа № 15 начальника Пермской железной дороги от 11 января 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 21, лист 37.

¹⁹⁷ Из отчета о деятельности Пермской железнодорожной больницы за 1942 год. Из приказа начальника Пермской дороги от 8 февраля 1943 года. - ГАПО, фонд р-348, опись 3, дело 1381, листы 1 – 15.

¹⁹⁸ Из коллекции автора.

¹⁹⁹ Агеев Ю.Е. Судьба моя – железная дорога. Верещагино, 2001г, стр.12 - 14.

²⁰⁰ Из титульного списка. - ГАПО, фонд р-348, опись 3, дело 171, листы 2 -6, 11, 15.

²⁰¹ Из коллекции автора.

²⁰² Из коллекции автора.

²⁰³ Из пояснительной записки к отчету по эксплуатации Пермской железной дороги за 1942 год – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 764, листы 53 – 69. Из доклада по годовому отчету о работе ревизоров и состоянии безопасности движения на Пермском ревизионном участке за 1942 год – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 1706, листы 3 – 53. Из пояснительной записки к отчету о выполнении плана капитальных работ подрядными строительными организациями Пермской железной дороги. – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 765, листы 11 – 18. Из статьи Г.А. Куманева Советские железнодорожники в первый период Великой отечественной войны (1941 – 1942 годы) – «История СССР», № 1, 1959 год, стр. 39.

²⁰⁴ Из письма работников Чусовского вагонного участка в газету «Сталинская путевка», № 1, 1 января 1943 года, стр. 1.

²⁰⁵ Из протокола заседания Дорпрофсоюза – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 18, лист 2.

²⁰⁶ Из заметки А. Чащихина – «Сталинская путевка», № 10. 21 января 1943 года, стр. 2.

²⁰⁷ Из сообщений газеты «Сталинская путевка», № 6, 12 февраля 1943 года.

²⁰⁸ Из приказа начальника Чусовского отделения службы движения.

²⁰⁹ Из приказа № 126 начальника Пермской железной дороги от 11 января 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 21, лист 37.

²¹⁰ Из рассказов работников Шалинской дистанции пути – «Сталинская путевка», № 26, 2 марта 1943 года, стр. 2.

²¹¹ Из приказа № 182 начальника Пермской железной дороги от 11 марта 1942 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 21, лист 342.

²¹² Из статьи Р. Сардатской «Спасибо за все» – «Сталинская путевка», № 31, 13 марта 1943 года, стр. 1.

²¹³ Из коллекции автора.

²¹⁴ Из статьи начальника станции Мулянка А. Чернобай - «Сталинская путевка», № 37, 27 марта 1943 года, стр.2.

²¹⁵ Из протокола 2-й конференции профсоюза дороги - ГАПО, фонд 1261, опись 1, дело 21, листы 2 – 94, дело 17, листы 24 - 146.

²¹⁶ История Великой отечественной войны советского народа 1941 – 1945 г, том 2.



Москва, 1961 года, стр. 191.

²¹⁷ Из заметки председателя Пермского райпрофсоюза Микова – «Сталинская путевка», № 39, 1 апреля 1943 года, стр.2.

²¹⁸ Из приказа № 347 начальника Пермской дороги от 12 мая 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 22, лист 203.

²¹⁹ Из статьи зав. транспортным отделом Кунгурского горкома ВКП(б) Сарапулкина А. – газета «Сталинская путевка», № 40, 3 апреля 1943 года, стр.2.

²²⁰ Из распоряжения по школе № 14 станции Верецагино. - Объединенный архив Пермского отделения дороги.

²²¹ Из коллекции автора.

²²² Из приказа № 262 начальника Пермской дороги от 17 апреля 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 22, лист 62.

²²³ Из сообщения дежурного по станции Сюзьва П.Гладкова в «Сталинской путевке», № 44, 13 апреля 1943 года.

²²⁴ Из письма Ф. Вагиной в газете «Сталинская путевка», № 44, 13 апреля 1943 года, стр. 2.

²²⁵ Из приговора военного трибунала 30 апреля 1943 года. - Коллекция автора.

²²⁶ Из коллекции автора.

²²⁷ Железнодорожный транспорт СССР в документах... стр. 339.

²²⁸ «Сталинская путевка», № 46, 17 апреля 1943 года, стр.1.

²²⁹ Из статьи Н. Королевой, инструктора политотдела дороги. - «Сталинская путевка», № 46, 17 апреля 1943 года, стр. 2.

²³⁰ ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 18, лист 12-13.

²³¹ Из коллекции автора.

²³² Из приказа № 280 начальника Пермской дороги от 23 апреля 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 22, лист 88.

²³³ Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой отечественной войны... стр. 167.

²³⁴ Из письма военно-учетного бюро станции Пермь-2 начальникам всех предприятий от 26 мая 1943 года. – Коллекция автора.

²³⁵ Из коллекции автора.

²³⁶ Из приказа начальника Пермской железной дороги от 28 мая 1943 года.

²³⁷ Из письма прокурора СССР Бочкова председателям военных трибуналов дорог. – из коллекции автора.

²³⁸ Из телеграммы начальника дороги все начальникам предприятий дороги – из коллекции автора.

²³⁹ Из приказа № 493 начальника Пермской железной дороги от 10 июля 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 23, лист 51.

²⁴⁰ Из приказа № 446 Наркома Государственного контроля СССР от 17 июня 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 23, лист 27.

²⁴¹ Из акта о крушении – коллекция автора.



- ²⁴² Из материалов расследования крушения. – Коллекция автора.
- ²⁴³ По материалам докладной записки Дпрофсожа в ЦК союза желдороз Востока и Дальнего Востока. – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 11, лист 59-71.
- ²⁴⁴ Из приказа № 471 начальника Пермской железной дороги от 2 июля 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 23, лист 12.
- ²⁴⁵ Из приказа начальника Пермской железной дороги – коллекция автора.
- ²⁴⁶ Из приказа № 14 начальника Пермской железной дороги от 7 января 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 27, лист 24.
- ²⁴⁷ Из протокола оперативного совещания при начальнике службы пути Пермской железной дороги от 9 августа 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 105, лист 14.
- ²⁴⁸ Из коллекции архива.
- ²⁴⁹ Из приказа № 609 начальника Пермской железной дороги от 31 августа 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 23, лист 296.
- ²⁵⁰ Из приказа № 613 начальника Пермской железной дороги от 1 сентября 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 23, лист 299.
- ²⁵¹ Из приказа начальника Пермской железной дороги от 1 сентября 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 609, лист 74.
- ²⁵² Из приказа № 616 начальника Пермской железной дороги от 2 сентября 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 23.
- ²⁵³ Из приказа № 645 начальника Пермской дороги от 13 сентября 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 23, лист 364.
- ²⁵⁴ Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой отечественной войны... стр.191.
- ²⁵⁵ Из коллекции автора.
- ²⁵⁶ «Путевка» 20 апреля 1985 года.
- ²⁵⁷ Оборотов, Варгин. Из истории Свердловской железной дороги, рукопись, стр. 46.
- ²⁵⁸ Из приказа по Пермской дистанции пути – Объединенный архив Пермского отделения дороги.
- ²⁵⁹ Из телеграммы и приказа № 673 начальника Пермской железной дороги от 24 сентября 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 24, лист 8-9.
- ²⁶⁰ Из приказа № 691 начальника Пермской железной дороги от 1 октября 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 1, дело 24, лист 65.
- ²⁶¹ Из приказаня зам. Наркомпути Гарнык № В-5312 от 11 октября 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 24, лист 347.
- ²⁶² Из приказа № 721 начальника Пермской железной дороги от 18 октября 1943 года - ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 24, лист 143.
- ²⁶³ Из приказа № 723 начальника Пермской железной дороги от 19 октября 1943 года - ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 24, лист 147.
- ²⁶⁴ Из воспоминаний Ставровской Нины Александровны историческая коллекция Объединенного архива отделения дороги.
- ²⁶⁵ Из докладной записки начальника путевых ремонтно-механических мастерских



Жворонкова Георгия Ивановича – Объединенный архив Пермского отделения дороги, фонд 10, опись 1627, дело 508, лист 15 – 17.

²⁶⁶ Из статьи С.Стрижова – «Звезда», № 250 24 декабря 1944 года. Ф.Мальц, соб. кор. «Известий» – «Известия Советов депутатов трудящихся СССР, № 51 2 марта 1945 года.

²⁶⁷ Из приказа № 833 начальника Пермской железной дороги от 7 декабря 1943 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 25, лист 64-65.

²⁶⁸ Из приговора Военного трибунала Пермской железной дороги от 12/13 января 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 27, лист 83.

²⁶⁹ Из объяснительной записки к заключительному балансу по основной деятельности Пермской дороги – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 769, лист 48-94. Из отчета отдела кадров – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 617, лист 83-116. Из отчета о работе сектора подготовки кадров дороги – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 679, листы 1 – 7. Из приказа № 4 начальника Пермской дороги от 4 января 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 611, лист 187. Из отчета за 1943 год отдела кадров Верецагинского вагонного участка – из коллекции автора. Из отчета о культурно-массовой работе: ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 20, листы 2-12.

²⁷⁰ Из статьи Олега Южакова. - «Путевка», 13-19 августа 2001 года.

²⁷¹ Из приказа № 3 начальника Пермской дороги от 4 января 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 1, дело 27, лист 6.

²⁷² Из приказа № 7 начальника Пермской дороги от 4 января сентября 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 1, дело 27, лист 13.

²⁷³ Из корреспонденции «Шефство Пермской дороги над Белорусской». - «Правда» от 9 января 1944 года, - Опубликовано в «КПСС в период Великой отечественной войны, документы и материалы, М. 1961г, стр. 517.

²⁷⁴ Из приказа № 19 начальника Пермской дороги от 11 января 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 611, лист 201.

²⁷⁵ Из приказа № 57 начальника Пермской железной дороги от 19 января 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 27, лист 118.

²⁷⁶ Из приказа № 40 начальника Пермской дороги от 17 января 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 611, лист 194.

²⁷⁷ Из приказа № 56 начальника Пермской дороги от 19 января 1944 года - ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 611, лист 189.

²⁷⁸ Из протокола заседания Дорпрофсожа Пермской дороги. - ГАПО, фонд 1261, опись 1, дело 23, лист 5.

²⁷⁹ Из приказа № 126 начальника Пермской дороги от 15 февраля 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 27, лист 260, «Сталинская путевка», № 28, 4 марта 1944 года, стр. 1.

²⁸⁰ ГАПО, фонд 1261 6 опись 1, дело 23, лист 9.

²⁸¹ Из приказа № 103 начальника Пермской дороги от 5 февраля 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 27, лист 209.



²⁸² Из приказа № 113 начальника Пермской железной дороги от 10 февраля 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 27, лист 227.

²⁸³ Из коллекции автора.

²⁸⁴ Из приказа № 137 начальника Пермской дороги от 19 февраля 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 27, лист 281.

²⁸⁵ Из заметки военного следователя Чусовского участка, старшего лейтенанта Ядых в газете «Сталинская путевка», № 36, 23 марта 1944 года, стр. 2.

²⁸⁶ Из приказа № 173 начальника Пермской дороги от 14 марта 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 27, лист 337.

²⁸⁷ Из протокола заседания президиума Дорпрофсожа Пермской дороги от 6 марта 1944 года. - ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 23, лист 10-11.

²⁸⁸ Из приказа № 251 начальника Пермской железной дороги от 18 апреля 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 30, лист 1.

²⁸⁹ Из приговора Военного трибунала Пермской железной дороги от 28 марта 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 27, лист 372.

²⁹⁰ Из исторической коллекции объединенного архива Пермского отделения.

²⁹¹ Из постановления партийно-хозяйственного актива Пермской железной дороги – коллекция автора.

²⁹² Из приказа № 170 Наркома Государственного контроля СССР от 26 апреля 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 30, лист 97 – 98.

²⁹³ Из приказа № 274 начальника Пермской железной дороги от 27 апреля 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 30, лист 34.

²⁹⁴ Из приказа № 300 начальника Пермской дороги от 8 мая 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 611, лист 150.

²⁹⁵ Из приказа № 310 начальника Пермской железной дороги от 11 мая 1944 года – ГАПО. Фонд 348, опись 3, дело 30, лист 102.

²⁹⁶ Приказ № 376 начальника Пермской железной дороги от 5 июня 1944 года - ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 30, лист 211.

²⁹⁷ Из приказа № 190, 340 начальника Пермской дороги от 20, 23 марта 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 27, лист 362, дело 30, лист 156.

²⁹⁸ Из приказа по Чусовскому отделению службы движения от 17 мая 1944 года.

²⁹⁹ Из приказа начальника Пермской железной дороги за 19 мая 1944 года. - Коллекция автора.

³⁰⁰ Из приказа № 345 начальника Пермской железной дороги от 23 мая 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 30, лист 161.

³⁰¹ Из приказа № 422 начальника Пермской железной дороги от 30 июня 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 30, лист 293.

³⁰² Из воспоминаний Анны Викуловны Гилевой – коллекция автора.

³⁰³ Из рассказа старшего эксперта Главного управления локомотивного хозяйства МПС, члена исторической комиссии Центрального правления НТО железнодорожного транспорта О. Куприенко – «Путевка», № 38, 2 апреля 1985 года.



- ³⁰⁴ Из коллекции автора.
- ³⁰⁵ Из коллекции автора.
- ³⁰⁶ Из рассказа А.Марцинчак – «Сталинская путевка». № 83, 11 июля 1944 года, с. 2.
- ³⁰⁷ Из приказа № 450 начальника Пермской железной дороги от 10 июля 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 30, лист 348.
- ³⁰⁸ Из приказа № 465 начальника Пермской железной дороги от 14 июля 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 31, лист 26.
- ³⁰⁹ По свидетельству начальника станции Шутем Пивоварова. Свидетельство 1980-х годов. - Коллекция автора.
- ³¹⁰ Из приказа № 478 начальника Пермской железной дороги от 19 июля 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 31, лист 41.
- ³¹¹ Из протокола заседания Дорпрофсожа Пермской дороги за 7 августа 1944 года. - ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 23, лист 30-31.
- ³¹² Из письма начальника разъезда Адищево Субботина и председателя месткома Гарнышева - «Сталинская путевка», № 97. 12 августа 1944 года, стр. 2.
- ³¹³ Из протокола заседания Дорпрофсожа Пермской дороги за 15 августа 1944 года. - ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 23, лист 35.
- ³¹⁴ Из статьи К.Саенко – «Сталинская путевка», № 99, 17 августа 1944 года, стр. 2.
- ³¹⁵ Из приказа № 675 начальника Пермской железной дороги от 26 сентября 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 31, лист 367.
- ³¹⁶ «Путевка» 31-января - 8 февраля 2000 года.
- ³¹⁷ Из приказа № 50 начальника Пермской дороги от 13 сентября 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 1, дело 28, лист 204.
- ³¹⁸ Из приказа начальника Кизеловского отделения службы движения Пермской железной дороги № 187 от 14 сентября 1944 года – Объединенный архив Пермского отделения на станции Чусовская, фонд 29, опись 1, дело 3404.
- ³¹⁹ Из приказа № 54 начальника Пермской дороги от 23 сентября 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 1, дело 28, лист 208.
- ³²⁰ Из приказа № 689 начальника Пермской железной дороги от 3 октября 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 31, лист 386.
- ³²¹ Из приказа начальника депо Кунгур – Объединенный архив Пермского отделения дороги, фонд 6.
- ³²² Из приказа № 700 начальника Пермской железной дороги от 6 октября 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 31.
- ³²³ Из приказа № 724 начальника Пермской железной дороги от 14 октября 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 32, лист 8.
- ³²⁴ Из приказа № 788 начальника Пермской дороги от 5 ноября 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 611, лист 61.
- ³²⁵ Из приказа № 749 начальника Пермской железной дороги от 25 октября 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 32, лист 45.
- ³²⁶ Из приказа № 786 начальника Пермской железной дороги от 30 ноября 1944



года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 32, лист 139.

³²⁷ Из приказа № 885 начальника Пермской дороги от 15 декабря 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 611, лист 12.

³²⁸ «Сталинская путевка» за 29 ноября 1944 года, ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 22, лист 11-42.

³²⁹ По докладу председателя Чусовского райпрофсожа Гусева - Из протокола заседания президиума Дорпрофсожа дороги – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 23, лист 48.

³³⁰ Из протокола заседания президиума Дорпрофсожа от 27 ноября 1944 года - ГАПО, фонд 1262: опись 1, дело 23, лист 49.

³³¹ Из приказа № 31 начальника Пермской дороги от 13 января 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 616, лист 5.

³³² Из приказа № 887 начальника Пермской железной дороги от 16 декабря 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 611, лист 10, дело 32, лист 307.

³³³ Из приказа № 926 начальника Пермской железной дороги от 30 декабря 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 32, лист 373.

³³⁴ Из приказа № 926 начальника Пермской дороги от 30 декабря 1944 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 611, лист 1, дело 32, лист 373.

³³⁵ Из письма управления дороги. Из отчета отдела кадров вагонного участка за 1944 год – коллекция автора.

³³⁶ Из отчета Дорпрофсожа Пермской железной дороги за 1944 год. - ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 26.

³³⁷ Из отчета Дорпрофсожа Пермской железной дороги за 1944 год. – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 26, листы 2 – 65.

³³⁸ Из отчета отдела кадров Верещагинского вагонного участка за 1944 год – коллекция автора.

³³⁹ Из приказа № 321 начальника Пермской железной дороги от 13 января 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 34, лист 262.

³⁴⁰ Из телеграммы начальника дороги Самохвалова и председателя Дорпрофсожа Трушкова в НКПС – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 64, лист 74.

³⁴¹ Из телеграммы НЗ Ефимова в НКПС – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 621, лист 4.

³⁴² Из приказа № 48 начальника Пермской дороги от 19 января 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 616, лист 7.

³⁴³ Из приказа № 46 начальника Пермской железной дороги от 18 января 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 34, лист 70.

³⁴⁴ Из протокола заседания Дорпрофсожа - ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 28, лист 1 - 2.

³⁴⁵ Из протокола заседания Дорпрофсожа - ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 28, лист 4 - 5.

³⁴⁶ Из телеграммы управления дороги в МПС – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 621, лист 5.



- ³⁴⁷ Из рассказа Я. Балуева в газете «Сталинская путевка». № 9, 20 января 1945 года, стр. 2.
- ³⁴⁸ Из приказа № 272 начальника Пермской дороги от 23 апреля 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 616, лист 48.
- ³⁴⁹ Из приказа № 95 начальника Пермской дороги от 8 февраля 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 616, лист 9.
- ³⁵⁰ Из приказа № 93 начальника Пермской дороги от 8 февраля 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 616, лист 8.
- ³⁵¹ Из доклада начальника Пермской железной дороги Самохвалова наркому путей сообщения Ковалеву – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 621, лист 33 – 34.
- ³⁵² Из приказа № 88 начальника Пермской железной дороги от 7 февраля 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 34, лист 152.
- ³⁵³ Из телеграммы НЗ Пермской железной дороги Ефимова ЦЗ Сологубову. редактору «Гудка» Березину – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 621, лист 11.
- ³⁵⁴ «Сталинская путевка», № 24, 24 февраля 1945 года, «Звезда», № 37, 23 февраля 1945 года.
- ³⁵⁵ Из интервью строителей электрификации линии Пермь – Чусовская – «Сталинская путевка», № 24, 24 февраля 1945 года, стр. 2.
- ³⁵⁶ Из материалов расследования крушения – коллекция автора.
- ³⁵⁷ Из выступления руководителя Пермской железной дороги по селектору – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 621, лист 16 – 22.
- ³⁵⁸ Из приказа № 157 начальника Пермской дороги от 6 марта 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 616, лист 19.
- ³⁵⁹ Из коллекции автора.
- ³⁶⁰ Из приговора Военного трибунала Пермской железной дороги от 10 марта 1945 года в открытом судебном заседании на станции Кизел – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 36, лист 58 – 59.
- ³⁶¹ Из приказа № 173 начальника Пермской железной дороги от 10 марта 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 36, лист 39.
- ³⁶² Из приказа № 156 начальника Пермской железной дороги от 6 марта 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 36, лист 9.
- ³⁶³ Из приказа № 17 начальника Пермской железной дороги от 7 марта 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 35, лист 257.
- ³⁶⁴ Из приказа № 195 начальника Пермской железной дороги от 22 марта 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 36, лист 90.
- ³⁶⁵ Из заметки М. Григорьева в газете «Сталинская путевка», № 50, 26 апреля 1945 года, стр. 2.
- ³⁶⁶ Из приказа № 180 начальника Пермской железной дороги от 15 марта 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 36, лист 54.
- ³⁶⁷ Из приказа № 232 начальника Пермской дороги от 7 апреля 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 616, лист 36.



³⁶⁸ Из рассказа П.Д.Семерикова в газете «Сталинская путевка», № 39, 31 марта 1945 года, стр. 2.

³⁶⁹ Из почтограммы Управления Пермской железной дороги всем станциям дороги от 23 мая 1945 года – коллекция автора.

³⁷⁰ Из приказа № 358 начальника Пермской дороги от 18 мая 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 616, лист 59.

³⁷¹ ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 36, лист 235 – 239.

³⁷² «Путевка», № 19, 18 февраля 1990 года.

³⁷³ Из приказа № 266 начальника Пермской дороги от 20 апреля 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 616, лист 46.

³⁷⁴ Из телеграмма 27 апреля 1945 года. - Коллекция автора.

³⁷⁵ Из телеграммы управления дороги в МПС – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 621, лист 54 – 56.

³⁷⁶ Из коллекции автора.

³⁷⁷ Из коллекции автора.

³⁷⁸ Из коллекции автора.

³⁷⁹ Из приказа № 682 начальника Пермской дороги от 5 сентября 1945 года – ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 45, лист 145.

³⁸⁰ Из объяснительной записки к отчету и балансу Пермской железной дороги по основной деятельности за 1945 год - ГАПО, фонд 348, опись 3, дело 789, лист 1 – 126.

³⁸¹ Из отчета о работе Дорпрофсожа Пермской железной дороги за 1945 год – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 31, лист 4 – 77.

³⁸² Из отчетного доклада председателя Дорпрофсожа Пермской железной дороги Михаила Михайловича Трушкова за 1943 – 1945 годы и стенограммы выступлений на конференции – ГАПО, фонд 1262, опись 1, дело 40, листы 2 – 58, дело 48, листы 17 – 132.

³⁸³ Из постановления президиума Пермского райпрофсожа -ГАПО, фонд 1613, опись 1, дело 1, лист 114.

³⁸⁴ Из коллекции автора.



Список сокращений и условных обозначений

- ВРП вагоноремонтный пункт, подразделение вагонного участка
ВЧ вагонный участок, одновременно начальник вагонного участка
ВЭО военно-эксплуатационное отделение, для обслуживания прифронтной полосы
ГКО Государственный комитет обороны
ДН отделение службы движения, начальник отделения службы движения
Дорпрофсоюз дорожный комитет профсоюза работников железнодорожного транспорта.
ДорУРС дорожное управление рабочего снабжения после 1943 года
ДС железнодорожная станция, начальник станции
ЗКУ отдел военных сообщений управления дороги
ИС паровоз «Иосиф Сталин»
МК местный комитет профсоюза
МТС машино-тракторная станция для обслуживания колхозов
НЗ заместитель начальника дороги
НКВД Наркомат путей сообщения
НКГБ Наркомат госбезопасности
НКПС Наркома путей сообщения
ОРС отдел рабочего снабжения после 1943 года
ПВМ поездной вагонный мастер
ПД дорожный мастер в дистанции пути
ПТО пункт технического осмотра вагонного участка
ПТЭ правила технической эксплуатации железных дорог
Райпрофсоюз районный комитет профсоюза работников железнодорожного транспорта территориально в пределах территории отделения службы движения
РВК райвоенкомат
РККА Рабоче-Крестьянская Красная Армия
РК союза райком профсоюза работников железнодорожного транспорта, то же что Райпрофсоюз
РПС райпрофсоюз, районный комитет профсоюза работников железнодорожного транспорта
ТН отделение паровозного хозяйства, начальник отделения паровозного хозяйства
ТНТС склад топлива и экипировки паровозов топливом
Трансторглит трест торгового обслуживания работников железнодорожного транспорта, существовал до 1943 года, преобразован в ОРС



- ТЧ паровозное депо, начальник паровозного депо
УРБ ревизор по безопасности движения поездов на территории
отделения службы движения
УРБВ помощник ревизора по безопасности движения поездов
отделения по вагонному хозяйству
ФД паровоз «Феликс Дзержинский»
ФЗО учебное заведение фабрично-заводского обучения.
ШЧ дистанция сигнализации и связи, начальник дистанции
сигнализации и связи
ЭД электродепо, начальник электродепо
ЭЧ участок энергоснабжения, начальник участка энергоснабжения



Оглавление

От автора 3

Накануне Великой отечественной войны 6

Война – 1941 год 34

Война – 1942 год 78

Война – 1943 год 119

Война – 1944 года 172

Война – 1945 года 211

Пермские железнодорожники, награжденные орденами, медалями, знаком «Почетному железнодорожнику» за работу в период Великой отечественной войны 241

Медаль за бой, медаль за труд - из одного металла льют. Фронтовики и труженики тыла в мирное послевоенное время 276

Послесловие 302

Как живете, уважаемые ветераны, уважаемые пенсионеры? 303

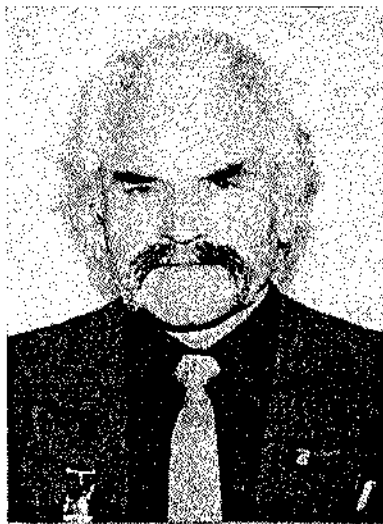
Ссылки на источники 306

Список сокращений и условных обозначений 324

Оглавление 326



Автор и составитель Литовченко Григорий Алексеевич, историк-архивист, заведующий объединенным архивом Пермского отделения дороги с 1967 по 1998 год, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



Г. А. Литовченко

**Защитившие Отчизну.
Пермские железнодорожники
в Великой отечественной войне
1941-1945гг.**

От события к событию.

В книге использованы фотографии из коллекции объединенного архива
Пермского отжеленения Свердловской железной дороги

Редактор - Г.А. Литовченко
Корректор - Г.А. Литовченко
Верстка и дизайн - Е.А. Жакова

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| Сдано в набор | 25.08. 2008г. |
| Подписано в печать | 17.09. 2008г. |
| Заказ № | 732 |
| Формат книги | 165х215мм |
| Формат печ. Листа | 840х600мм |
| Усл. Печ. Листов | 20.5 |
| Печать офсетная. Бумага офсетная. | |
| Тираж | 1000 экз. |



Отпечатано в типографии ООО "Печатник", 2008г.
Адрес: 617123, Пермский край, г. Верещагино, ул. Энергетиков, 2.
тел./факс: (34254) 3-63-91.

