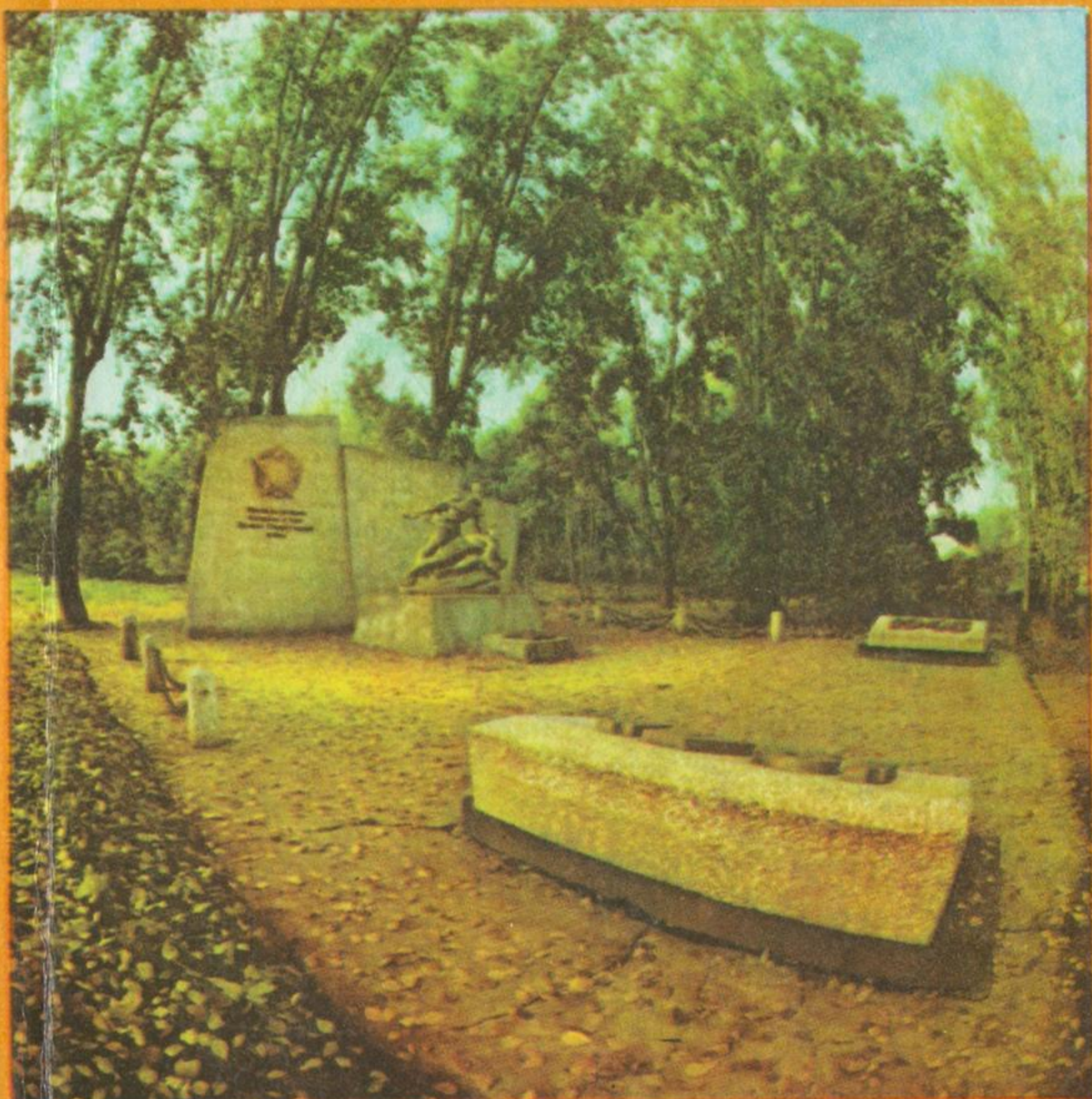


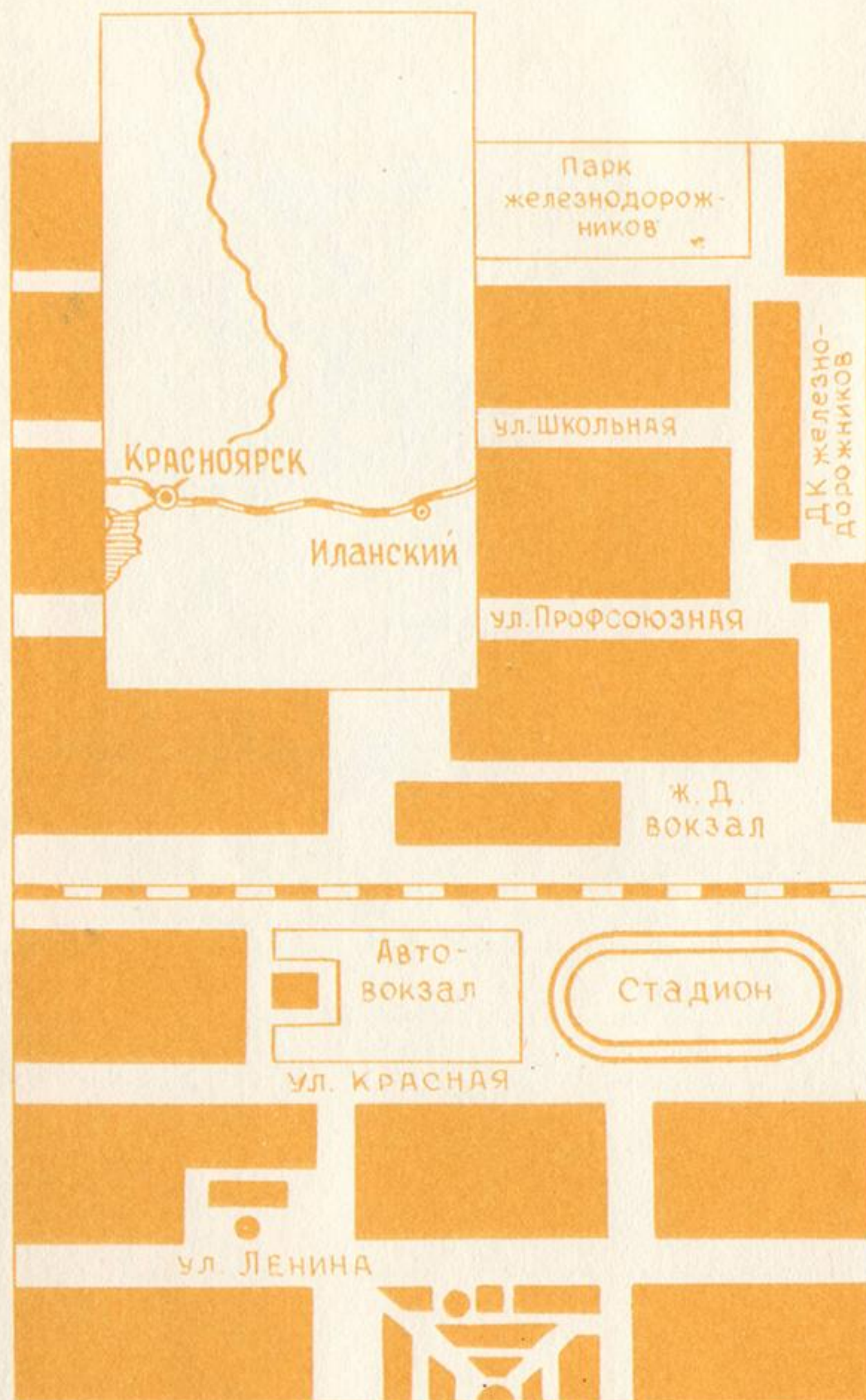
Иланский



города и поселки
Красноярского
края

Юрий Вахрин





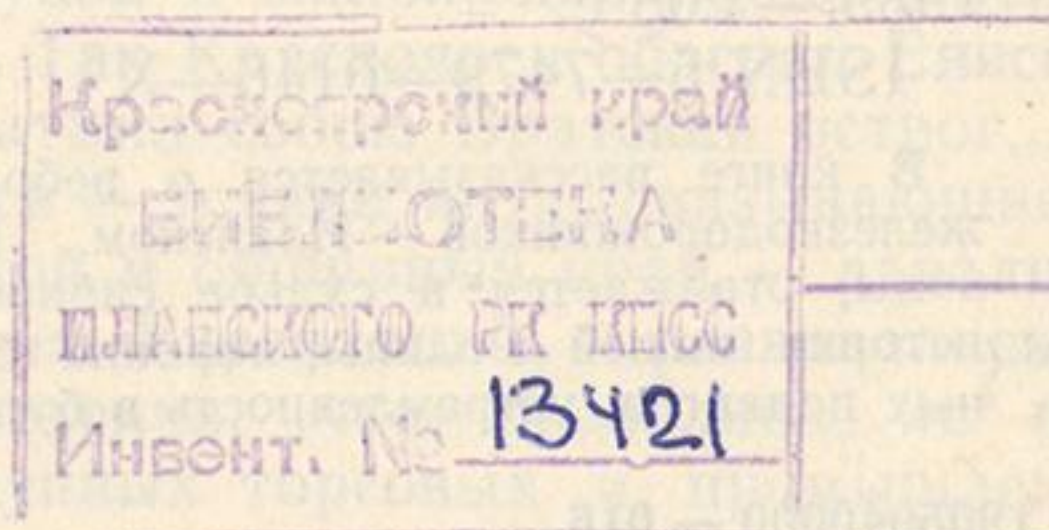
Иланский



города и поселки
Красноярского
края

Юрий Вахрин

Красноярское
книжное
издательство
1989



Рецензент

доктор исторических наук

В. В. ГРИШАЕВ

✓ **Вахрин Ю. И.**B22 Иланский. — Красноярск: Кн. изд-во,
1989. — 208 с.

ISBN 5—7479—0146—X

В книге рассказывается о небольшом городе железнодорожников — Иланском. Как в капле воды, отражается в судьбе сибирского городка история нашей Родины, героика будней и ратных подвигов, устремленность в будущее.

1905040000 — 016

В М 147(03) — 89 67—89

ISBN 5—7479—0146—X

© Красноярское
книжное издательство
1989

ЖИЗНЬ НАЧИНАЕТСЯ С ДОРОГИ

В апреле 1733 года Сенат издал указ о строительстве Сибирско-Московского тракта. С этой датой и этим документом надо связывать историю возникновения поселения на месте нынешнего города Иланского.

Судьба зимовий и острогов, основанных русскими в Сибири в XVII веке, была различна. Одни из них заглохли, другие превратились в деревни и села, третьи стали городами. Не раз в сибирской истории случалось так, что крупные, оживленные центры края вдруг хирели, жизнь в них угасала. Зато в стороне, прежде глухой и малолюдной, появлялся новый город. Так Красноярск обогнал Енисейск, Иркутск затмил собою Братский острог...

Дороги — тонкие нити, связывающие воедино глухой и обширный край, — давали эту новую жизнь. Укреплялись и развивались как раз те поселения, что оказались на перекрестье крупных торговых и промышленных путей.

От Томска до Иркутска реконструкция тракта велась под руководством капитана-командора Витуса Беринга. Эту обязанность знаменитого мореплавателя возложили, так сказать, попутно: как раз в 1733 году он отправился на Дальний Восток во главе Второй Камчатской экспедиции. Командор должен был

вместе с геодезистами Плаутиным и Баскаковым «назначить станы, от которого до которого места возить летом и зимой почту».

В 1734 году Беринг обследовал отрезок тракта Красноярск — Канск — Тулун и сделал распоряжения по его устройству, наметил места одиннадцати почтовых станцов, шесть из них — восточнее Кана. Станцы, или ямы, возводились через каждые 25—30 верст, на них полагалось строить дом для проезжающих и избу для ямщиков с амбаром и сеновалом. Одним из таких станцов и стало поселение у истоков речки Иланки.

Служить дороге — судьба и исконное предназначение Иланского и его жителей. Вместе с трактом росло и крепло село, одновременно с Транссибирской магистралью возник и развивался железнодорожный поселок. Иланский нужен дороге, но еще больше она нужна ему.

Московская столбовая дорога на восток от Кана прокладывалась глухими таежными урманам, сквозь болота и речушки. Однако торилась она путем, который был известен людям за много веков до того. Коренные сибирские жители издавна пользовались кочевой тропой, что пролегла из восточного Присяянья на запад, и вехами ее были наиболее удобные переправы через реки.

Вот и Канский острог красноярские служилые люди воздвигли у «Брацкого перевозу», на пересечении важнейших путей — водного и сухопутного — с тем, чтобы он «перенял у туземцев рыбные, соболиные и всякие ловли, перевозки и кочевые дороги, учинил им большую тесноту и принудил их тем к покорности».

Котты, камасинцы и асаны, кочевавшие на Кану, еще в первый приход казаков на Кан согласились давать ясак «в государеву казну»: в русских местные жители увидели надежную защиту от постоянных нападений немирных соседей. С востока на канскую землю делали опустошительные набеги «бращские люди» — буряты, с юга приходили и грабили канцев тубинские племена. Князцы коттов Темсеней и Тымак тогда же, в 1628 году, просили русских идти войной на братских людей, вызывались быть проводниками и воинами.

Но лишь зимой 1637 года атаман Милослав Кольцов с казаками предпринял первый поход по правобережным землям. Однако он оказался безуспешным. По рассказам канцев, было «нартяным ходом до первых брацких людей до князца Иланка... 10 дней ходу», но и через 15 дней достичь первых стоянок бурят отряду не удалось. Среди казаков поднялась смута, они отказались подчиняться своему атаману и повернули обратно.

Эта неудача взбодрила бурят, воины князца Оилана вторглись в бассейн Кана и стали здесь безраздельно хозяйничать. Надлежащего отпора им дать долго не удавалось. Только в 1645 году красноярский воевода П. Протасьев собрал новый поход.

По дороге, которой столетие спустя предстояло стать частью Московского тракта, Милослав Кольцов и Елисей Тюменцев повели отряд в 330 человек. Двигались на восток три недели, а 4 августа «промеж Оки реки» завязалось сражение, в котором братские князцы Оилан и Номчей потерпели поражение. Номчей погиб, а Оилану пришлось дать шерть на-

вечно, обязаться платить ясак. Ему же пришлось униженно бить челом о постройке русского острога на реке Уде. Кстати, в том же 1645 году атаман Тюменцев и срубил Нижнеудинский острог.

А в имени братского князца Оилана, или Иланка, как называли его русские, видимо, надо искать объяснение названию тридцати-верстной речки, вдоль которой пролегал путь во владения этого немирного соседа канцев и которая, в свою очередь, дала имя поселению, возникшему затем на ее берегах. По крайней мере, в те времена, судя по документам, эта извилистая, протекающая среди болот речка уже носила имя Илан, Иланка.

* * *

Долго не знала эта земля крестьянской сохи. Острог на Кану стоял на передовых рубежах обороны российских поселений в Сибири. Переход племен Красноярско-Канской лесостепи в подданство России не устраивал кыргызских князей, монгольских Алтын-ханов и правителей Джунгарии. Они развернули против русских ожесточенную войну. Канский острог, например, много раз подвергался серьезным разрушениям и выгорал дотла. И хоть были тут «дебрь плодовитая на жатву и скотопитательные места», добровольцев переселиться на Кан долго не было.

Только после крупных военных походов против кыргызов на рубеже XVII—XVIII веков и основания Абаканского и Саянского острогов в 1707—1709 годах прекращаются набеги кочевников на Кан.

Начинается вольная колонизация района.

Первые земледельцы, все еще опасаясь, селились в пределах острога. Но скоро за крепостными стенами стало тесно, и они основали у острожных стен деревню Белламестну.

В 1736 году через Канск проследовала экспедиция профессоров Г. Ф. Миллера и И. Г. Гмелина. Участник академического отряда Илья Горланов пометил в своих записях, что жители Канского острога поставили четыре хлебные мельницы, «две из них в непосредственной близости от острога, а остальные разместились вверх по Илану». На среднем Кане уже пять деревень — Ирбейская, Брагинская, Курышинская, Кызылинская и село Рыбинское.

А десять лет спустя вторая ревизия (перепись) зафиксировала в Канском уезде одно село, тринадцать деревень, четыре станции, двенадцать заимок и зимовий. Русские поселенцы осваивают и правобережные земли — «зарешные», ранее считавшиеся опасными. По Иланке — два населенных пункта: деревня Далай и стан Иланский.

Считается, то к 1735 году тракт был вымерен и в значительной своей части снабжен верстовыми столбами. Десять тысяч полосатых столбов высотой в три метра, окрашенных «чернедью вохраю из масла», были установлены вдоль Большой Московской дороги от старой российской столицы до Иркутска. Однако настоящее устройство тракта и его заселение продолжалось еще не один десяток лет. Основные тяготы по обслуживанию тракта легли на все трудовое население прилегающих уездов.

К середине XVIII века резко возросло число ссыльных, следовавших трактом в Си-

бирь, увеличились и перевозки товаров. Проблема обустройства тракта между Красноярском и Тулуном встала перед местными властями со всей остротой. Решить ее губернаторы края пытались принудительным переселением 430 старожильческих семей крестьян из сел уезда на тракт. Но эта попытка не удалась: притрактовая служба не сулила особых доходов крестьянам, а государственная помощь устраивающимся на новых землях была мизерной.

И тогда царское правительство стало все шире использовать для заселения притрактовой полосы ссыльных. Это были в основном крепостные крестьяне, которых по указу от 13 декабря 1760 года помещики «за дерзкие поступки» ссылали на поселение в Сибирь. Позже стали по тракту селить и колодников, которых до того ссылали на каторжные работы в нерчинские и алтайские заводы.

С этого времени число ссыльных в селах по Большой Московской дороге быстро растет. Четвертая ревизия, проведенная в 1784 году, отметила, что каждый второй здешний житель был ссыльным. В стане Иланском, например, проживало 52 человека, в том числе 31 ревизская душа государственных крестьян и 21 «посельщик». На стане Пойменском — ближайшем по тракту на восток — ссыльных было больше — 30 человек.

Преобладало мужское население. Помещики, обязанные ссылать крестьян вместе с семьями, часто не соблюдали это условие, разлучая их с женами и детьми. В 1773 году путешественник П. С. Паллас проезжал эти места, возвращаясь из Иркутска. В своем днев-

нике он записал, что по дороге в Красноярск «многие из поселенцев со слезами говорили о том, что их разлучили с семьями, без которых они никак не могут себя считать счастливыми в этой печальной стране».

Бедственное положение жителей отметил и великий русский революционер А. Н. Радищев, которого в 1791 году по тракту везли в Илимский острог в ссылку: «От Канского до Удинска все мужики бедны, живут худо, промыслов мало, и хлеб родится худо».

Примерно треть приписанных к притрактовым населенным пунктам людей находилась в бегах, многие батрачили у старожилов. Невыносимым был произвол местного начальства.

Жизнь простого люда полностью зависела от специальных смотрителей и исправников из числа младших военных чинов. Нижнеудинский исправник Лоскутов разработал подробную инструкцию, которая предписывала крестьянину, когда ему вставать, как умываться, читать молитвы, запрягать лошадей, когда мыть полы и топить печи, где хранить яйца, молоко. Утвержденная губернатором Трескиным, эта инструкция предусматривала за каждое нарушение суровое наказание. Обычно Лоскутов разъезжал по уезду в сопровождении отряда казаков и возов с палками и розгами. Он самолично руководил экзекуцией, приговаривая над истязуемым: «Катай нечестивца! Господи, исправь мерзавца!»

Прогрессивный государственный деятель М. Сперанский, посланный в 1819 году для расследования преступлений сибирской администрации, писал о Лоскутове: «Страх его десятилетнего железного управления был таков,

что на первых станциях не смели иначе приносить жалоб, как выбегая тайно на дорогу из лесов».

В таких условиях даже те поселенцы, что сумели обзавестись хозяйством, не могли платить налоги, работать, исполнять повинности на тракте.

С начала XIX века правительство впервые разрешило вольное переселение в Сибирь российских крестьян. Гонимые нуждой, тысячи семей снимались со своих мест и на повозках отправлялись в дальний путь в надежде на лучшую долю. Но их не ждала судьба более легкая. Большинству вместе с ссыльными приходилось наниматься в батраки к тем из старожилов, что сумели обзавестись достаточно крепким хозяйством, — к кулакам.

Но все же основное пополнение сибирского населения до отмены крепостного права давала ссылка. Вступив на престол, по-своему принял участие в освоении Сибири сумасбродный император Павел, отправивший в Забайкалье десять тысяч работных людей. Но ни для снабжения, ни для размещения «государственных поселян и ссылочных» в срок ничего не было готово. И тогда людей стали размещать по тракту «на своем пропитании».

В Нижнеудинском уезде, к которому с 1783 года отошло все правобережье Каны, обосновались 485 человек. Для них силами местных жителей были выстроены к 1803 году пять казенных поселений, в том числе — деревня Карапсель. К концу двадцатых годов в притрактовых селах между Канском и Нижнеудинском стояло уже 900 домов, 8 часовен, 19 кузниц, 24 хлебных магазина, 11 мельниц, 5 кожевен.

В 1827 году в связи с очередным большим потоком ссыльных в Сибирь на тракте между Канском и Тайшетом возникло еще несколько поселений, среди них — Ловать и Степаново. Определенные сюда на жительство поселенцы уже сами строили себе жилища, одновременно им приходилось налаживать и кое-какое хозяйство, так как кроме хлеба и соли им никакого «приварка» не полагалось.

Притрактовые крестьяне хорошо знали, что такое голод. Примерно каждый третий год был неурожайным. Частенько посевы ячменя и ржи — основных культур в здешних местах — подвергались истреблению кабылкой — саранчой. Агротехника местной пашни оставалась примитивной, почти до двадцатого века она не знала иного орудия обработки земли, кроме сохи-колесухи.

* * *

После очередной реформы управления обширным сибирским краем, проведенной в 1822 году М. Сперанским, Иланское становится одним из волостных центров Канского округа.

Это самое крупное село на тракте между Каном и Бирюсой, и главные занятия его жителей связаны с обслуживанием тракта. «Обыватели натурой, без платежа денег отправляют следующие повинности: исправление дорог, мостов, гатей, ремонт верстовых столбов и заготовку для того леса, содержание перевоза через реки, содержание лошадей и подвод для чиновничества, помещений для препровождаемых арестантов и стражи...» — так говорится о многочисленных обязанностях

притрактовых крестьян в одном из документов того времени. Местные властители назначали хлебороба в извоз «по казенной надобности», невзирая на его страдные хлопоты, когда «что часом потеряешь, то уж годом не наверстаешь». И без того скудна таежная пашня, а не вовремя вспашешь и засеешь ее — вовсе урожая не жди.

Тому, кто давно обосновался в селе и обжился, полегче: ссудил бедняка-переселенца пудом семян, миской ржи на пропитание — в уплату долга заставляет вместо себя поставить на казенную работу подвод с лошадежкой в самую горячую пору. Зато своих лошадей пошлет в обоз к купцу-подрядчику — хоть тот и обманет, обсчитает «мужика-лапотника», а все равно копейка в хозяйстве. Овсом приторговывать, давать ночлег проезжающим по «частной надобности» — тут повыгоднее...

Филатовы, Гуньковы, Маньковы, Степановы десятилетиями безраздельно хозяйничали в селе, извлекая из его притрактового положения максимум выгод для себя. Даже в посевах зерновых на своих полях они отдавали предпочтение не хлебным культурам — пшенице или ржи, а овсу: спрос на фураж никогда не снижался, принося стабильный доход. Их обширные луга давали тысячи пудов сена — тоже на продажу.

В окрестностях села имелось много болот, но мало было земель, пригодных к сельскохозяйственному освоению. Поэтому на десятки верст по тайге были разбросаны зимовья и займки иланских крестьян. По Пойме, Тамале, Мане, а также безымянным ручьям да речкам желтели суглинком клочки пашен, зеленели островки полян-сенокосов. Это

«угодья» тех, кто победнее. Неудобно, накладно иметь пашню вдали от села. Да что делать. С началом страдных работ Иланское пустело — крестьяне переселялись к своим полям, перегоняли за собой скотину.

Богатеи тут круглый год содержали батраков. Хотя их займки и не были в дальней тайге, а раскинулись севернее села по лесостепи, но немалое хозяйство требовало постоянного догляда. Захватив более удобные для возделывания земли, кулаки имели при своих зимовьях сотни десятин плодородной пашни, богатые луга, держали здесь десятки голов скота.

В притрактовой деревне, вовлеченной в товарно-денежные отношения, размежевание на бедных и богатых шло быстрее, чем в дальних таежных селах. Особенно разительным классовое расслоение стало после отмены крепостного права, когда, кстати, было реорганизовано обслуживание тракта. Почтовая станция, в распоряжении которой прежде было два десятка казенных лошадей, с восьмидесятых годов прошлого столетия стала подражать для своих надобностей частные транспортные средства. Весь извоз — почтовый, пассажирский, товарный — содержался теперь притрактовыми крестьянами на подряде. Наиболее выгодные виды извозного промысла оказались у зажиточных иланцев. Это и понятно: например, для заключения контракта с почтовой станцией нужно было представить не менее двух троек с экипажем и добротной сбруей, иметь как минимум одну запасную лошадь. И подряды на почтовую гоньбу сдавались обычно богатым ямщикам, которые нанимали на каждую тройку лошадей одного

работника. Немалых расходов требовало и содержание пассажирских троек и экипажей.

Крепкие иланские хозяева держали до пяти троек для почтовой гоньбы. Их работники с ветерком катили по тракту пассажиров — для этого специально заводили табуны лошадей. Они промышляли и дворничеством — содержали заезжую избу со столом для проезжающих, приторговывали овсом, на обширном подворье — амбары для купеческих товаров. Иные имели свой доход от поставки подвод партиям ссыльных (что и говорить — надежная статья, тут царь-батюшка никогда не подкачает, обеспечит работой) да от товарного извоза — брали подряд у купцов на перевозку грузов. В их обозах ходили между Томском и Иркутском и иланские бедняки-крестьяне со своими лошадьми, приглашались в связчики также жители окрестных сел — Далай, Кохи, Ловати, Степаново.

Три сельские кузницы дымили с утра до ночи — перековать лошадей, изготовить новый шкворень, ошиновать колесо — мастера на все руки здешние жители. В каждом иланском дворе умели сбрую сработать, телегу или сани сделать. Но это так — попутно с крестьянством, с занятиями на тракте. А были в Иланском хозяйства, которые занимались исключительно ремеслом: тележники, колесники, гончары... Гнали деготь, выжигали уголь, гнули дуги, мяли кожи на сыромятные ремни, шили сбрую. Но, пожалуй, главное дело иланцев — ямщина. К пасхе возвращался из зимнего извоза иланец, мылся в бане, гулял неделю-другую, а там, глядишь, подрядчик уж перегрузил поклажу с саней на телегу — запрягай и в путь-дорогу, тани вместе с лошаде-

кой хозяйский воз по распутице, по разбитому тракту до Иркутска, до Томска. Домой теперь удастся вернуться к покрову. А там как повезет: задержится зима — и тебе побольше отдыху, рано падет — не даст хозяин залежаться на печи. Вот они-то, безымянные — ямщик, кузнец, тележник, дегтарь, — и делали славу сибирскому тракту, родному селу.

«Только приедешь куда-нибудь, только скинешь с себя все и расположишься у теплой печки, как уже говорят, что лошади готовы, — вспоминал писатель И. А. Гончаров, которому довелось проехать по Сибирскому тракту от Аяна на Тихом океане до столицы. — Не могу нахвалиться расторопностью и радушием здешних ямщиков...»

Трудолюбивыми, смекалистыми, мастеровитыми, выносливыми характеризует сибиряков и Чехов. Да и как иначе? Труд в извозе был нелегок: под присмотром одного обозника до пяти лошадей с подводами. Надо и груз устеречь, и за исправностью телеги да сбруи проследить, починить вовремя, и коней обиходить. А гоны каждый день до 25—30 верст, их прошагать надо.

Тяжела работа, а оплачивается скудно. Иной мужик — единственный работник в семье, но нужда гонит его к подрядчику-ямщику, на полоске баба одна с ребятишками бьется. Не пойти в извоз тоже нельзя — слишком много уже забрано у хозяина вперед. Участь должника вдвойне тяжела — не поторгуешься, сколько подрядчик положит, столько и получишь...

В 1863 году вдоль тракта «пошагали» телеграфные столбы. К непогоде гудели медные провода, заставляя испуганно креститься и

малого и старого. Верилось и не верилось иланцам, что по тем проводам люди друг с дружкой разговаривают: уж больно дивно и непонятно, да только так оно, видно, и есть, коль не скажут больше трактом фельдъегеря со срочными депешами, загоняя в мыло лошадей, коль упразднены эстафеты. Но телеграф, связавший столицу с далеким Тихим океаном, не уменьшил движения по тракту. Сибирские богатства, хоть и медленно, но настойчиво вовлекались в экономику России, увеличивалась торговля с Китаем — тысячи возов с чаем ежегодно проходили мимо, на запад. В иные дни зимой 1886—1887 годов в Иланском запрягалось до тысячи подвод.

* * *

«Казню египетской» назвал Чехов Московский тракт. И в самом деле — эта единственная в ту пору дорога, связывающая восточные районы России с ее центром, была по сути разбитым, ухабистым проселком. Не раз предлагалось проложить надежный рельсовый путь через Сибирь. Этого требовала развивающаяся экономика страны, забота об охране ее восточных рубежей.

Строительство железной дороги началось в 1891 году. Транссибирская магистраль сооружалась одновременно с запада и с востока, при этом основные инженерные объекты создавались до подхода рельсовой колеи. В 1894 году, за два года до прибытия сюда первого поезда, в пяти верстах от села Иланского начали возводить первые железнодорожные сооружения — депо и станцию. Тихую болотистую Иланку перегородила длинная и

высокая дамба, на берегу обширного пруда была возведена паровая водокачка.

У иланцев из поколения в поколение передавалась легенда о том, что канские купцы дали взятку инженеру-строителю, лишь бы тот убрал это дымное депо с его грязной мастеровщиной куда-нибудь подальше от города. Основанием для подозрений послужило известное лихоимство подрядчиков-строителей, которые наживали на дороге целые состояния. Только этим и могли объяснить рабочие то, что дорога, миновав полноводный Кан, сделала остановку здесь, в болотистой низине. «Вот и приходится нам теперь жить в землянках, вырытых на болоте, комаров кормить. Кругом сырость, слякоть, огорода завести негде...» На самом же деле депо было определено в этом месте на основании точных расчетов: тяговые плечи Красноярск — Клюквенная и Клюквенная — Иланская были до конца первого десятилетия нового века равны почти верста в версту, а продольный профиль участка определял равное количество расходов воды и топлива паровозами. Лишь позже, когда в 1908—1910 годах дорога была перестроена на две колеи и путь в значительной своей части был спрямлен, это соотношение несколько изменилось. Вот почему и пришлось, пройдя Кан, поставить в тридцати верстах от уездного Канска большую станцию с депо, а строителям создать на Иланке пруд, который по типу водокачки «пульсометр» получил диковинное имя — Бульзомент.

Первыми на строительство новой дороги потянулись крестьяне-бедняки из дальних и ближних сел. Наскоро строили землянки или избушки, больше похожие на шалаши, что

13421

Красноярский край

БИБЛИОТЕКА

ставили сибиряки по таежным заимкам: на полметра в землю, да шесть-семь венцов из сосны-тонкомера сверху, жерди на потолке, да корье с дерниной — крыша. Кое-кто посмелей раскатывал домишко и перевозил к станции. Но таких было немного: не спешил крестьянин со свойственной ему рассудительностью менять налаженное дело на что-то неизвестное. Да и что он умел? Ну, плотничать разве... Вот потому-то каменщиков, металлистов, людей других нужных дороге профессий выписывали из России. Поодаль от землянок, у депо и станции возвели бараки. Быстро рос поселок. В числе первых построек поднялась добротная — на века! — казенная церковь. В просторном доме рядом с церковью поселился, и тоже на долгие годы, блюститель нравственности иланцев батюшка-отец Коновалов. Приходскую школу поставили подле много позже.

С проведением железной дороги стал исчезать извозный промысел, затихла жизнь на тракте. В значительной своей части он зарос травой и кустарником, ветшали мосты, догнили гати. Лишь отдельные участки тракта использовались местными крестьянами для своих нужд. Иной становится и жизнь села Иланского — Старой Илани, как зовут его теперь. Возникают промыслы, связанные с железной дорогой, — заготовка леса для шпал и построек, многие семьи заняты выжиганием древесного угля для кузниц станции.

С увеличением размеров движения на железной дороге после реконструкции пути и депо растет и количество рабочих-железнодорожников в Иланской: от двухсот пятидесяти — трехсот в первые годы после строитель-

ства оно увеличивается до семисот во втором десятилетии нового века.

Переменилась жизнь иланцев: стали они железнодорожниками, появились у них больница и аптека, три школы и даже фотография. В «чистой» части поселка поселились рядом с начальством железнодорожным урядник, исправник и жандарм — персоны, бывавшие прежде в селе лишь наездами. В 1914 году вернули Иланскому и статус волостной столицы.

Однако фельдшер — один на весь участок от Ключвенной до Тайшета... В школах — двухклассной железнодорожной и одноклассных поселковой и староиланской — на три тысячи жителей едва две сотни учащихся... Стали иланцы стрелочниками, смазчиками, кочегарами, путевыми сторожами, но по-прежнему с хлеба на квас перебивались. И тьма над поселком — беспросветная, как в глухую осеннюю ночь. Рассеять эту тьму, приблизить свет новой жизни старались лучшие представители иланских рабочих-железнодорожников.

ОЧАГ РЕВОЛЮЦИИ

«Гнездом революционеров» назвал кровавый генерал Меллер-Закомельский станцию Иланскую. А начальник Сибирской железной дороги Ивановский испуганно телеграфировал в столицу, что Иланская — «второй революционный очаг после Красноярска». Враги народа будто соревновались, придумывая эпитеты «пооскорбительнее». Но в их бессильной злобе — страх перед народным гневом, а в этих

эпитетах — высшая похвала поведению революционных железнодорожников-иланцев.

«Волна рабочего движения перекинулась вместе с железной дорогой через Урал и разлилась по необъятной Сибири» — так образно ленинская «Искра» выразила мысль о значении строительства Транссибирской магистрали в развитии рабочего и социал-демократического движения. А Владимир Ильич Ленин, лично познакомившийся с состоянием революционной работы в Красноярске, писал в статье «Наша ближайшая задача»: «Рабочие листки — эта первая форма социал-демократической литературы — знакомы уже всем русским рабочим от Петербурга до Красноярска...»

На железной дороге, являвшейся самым крупным предприятием Енисейской губернии, ко времени первой русской революции было занято 4500 человек. Удельный вес рабочих железнодорожных мастерских и депо среди населения губернии был невелик. Однако в силу условий труда на крупном производстве железнодорожники были наиболее организованным отрядом пролетариата Сибири. Это и обусловило их авангардную роль в революционной борьбе всех трудящихся Енисейской губернии, они стали опорой и источником пополнения сил революционных социал-демократов, большевиков Красноярья накануне и в период первой русской революции, в дальнейшей революционной борьбе.

Листовки и партийная литература регулярно поступали на станцию Иланскую, начиная с 1899 года, — вначале от марксистского кружка, организованного в Красноярске П. А. Красиковым и Л. Н. Скорняковым, а с

1901 года — от Красноярского комитета РСДРП. Рукописные, отпечатанные на гектографе, mimeографе и на типографском станке, эти листки разъясняли рабочим политические задачи пролетариата в борьбе с капиталистами и царским правительством. Из Красноярска их привозили кондукторские и паровозные бригады. Жандармские архивы зафиксировали как случаи распространения в Иланской листовок, привезенных машинистами и поездными смазчиками из Тайшета, так и факты изъятия во время обысков и арестов в Иркутске прокламаций, изданных в Красноярске и полученных разъездными агентами от рабочих иланского депо.

Зерна падали в благодатную почву. Слова правды находили горячий отклик в сердцах иланцев, живших и работавших в тяжелейших условиях. «Вырытая в земле яма, сверху положены в три ряда жерди, обмазанные глиной, вместо крыши — дерн, для света только одно небольшое окно. Вот в такой землянке и прозябал я еще с шестью рабочими, — вспоминал это время Родион Сидорович Карабач, участник революционных выступлений иланских железнодорожников, командир отряда Красной гвардии и один из руководителей восстания иланцев в декабре 1918 года. — Это были молодые ребята с уже надорванным от непосильного труда здоровьем. Кто родился в Орловской деревне, а кто в селах Тамбовской, Костромской губерний. Они успели уже поработать и пастухами у кулаков, и грузчиками в Одесском порту, мыли золото в Байкальской тайге, ловили рыбу в Каспийском море. И нигде не встретили счастья: везде гнались за ними нищета, голод, холод.

Деньги уходили на пропитание: квас да редьку с плесневелым хлебом...»

А доставались эти деньги нелегко. В листовке Иланской группы РСДРП так описываются условия труда в депо: «Нам приходится работать на холоду, у нас нет теплого помещения, а работать в зимнее время целый день при наших морозах, как 40 градусов и более, — очень тяжело. Почти все паровозы стоят на холоду, и больше 3-х или 4-х часов работать невозможно. Да и в помещении депо ненамного лучше: так же холодно, сыро и грязно. Начальство не заботится улучшить условия работы. Оно на нас смотрит, как на скотов, по-ихнему, рабочий — скот, не больше. Затем у нас не хватает рабочих, вследствие этого нам приходится больше работать, а начальство не хочет принять достаточное количество рабочих. На рабочих, которые тяжелым трудом зарабатывают себе кусок хлеба, они жалеют денег».

Не выдержав тяжелых условий труда, изнуренные рабочие предъявляли администрации требования о сокращении рабочего дня, увеличении заработной платы, о предоставлении квартир, теплой одежды и обуви. «Появились прокламации и листовки. Они призывали: «Долой самодержавие! Да здравствует революция! Да здравствует РСДРП!» Начались обыски. Листовки искали в землянках и верстаках, на паровозах и в одежде. Но все это не дало результатов. Листовки появлялись все чаще и чаще», — вспоминал Р. С. Карабач*.

* *Незабываемое.* Воспоминания участников революционных событий в Красноярском крае. — Красноярск: Кн. изд-во, 1957, с. 140—145.

По вечерам рабочие собирались группами, читали листовки, брошюры, из которых наиболее популярной была «О штрафах», обсуждали прочитанное. Доходила до Иланской и «Искра». Среди мастеровых было немало грамотных рабочих, опытных революционеров, таких, как машинист Степан Орлов, слесарь Иван Водолазченко. Они-то и собирали вокруг себя менее сознательных товарищей, читали им литературу, разъясняли что к чему. Умело переводили они обычный разговор рабочих на обсуждение наиболее волнующих тем, давая им революционное толкование.

Ленинская «Искра» внимательно следила за деятельностью красноярской партийной организации: в 19 номерах из 51 были помещены 22 корреспонденции о революционных событиях в Красноярске и Енисейской губернии. В 27 номере «Искры» рассказывалось о трехдневной стачке рабочих депо станции Иланская.

Летом 1902 года по линии Сибирской железной дороги прокатилась волна стачек и забастовок. Четыре дня — с 13 по 16 августа — длилась забастовка иланских железнодорожников, предъявивших администрации ряд требований экономического характера. Это было их первое организованное выступление за свои права. Иланцам еще не доставало решительности и единодушия в начатой борьбе. Забастовка была подавлена: из 93 ее участников 27 администрация уволила. Но этот первый урок в школе революционного воспитания масс для иланских рабочих не прошел даром.

Дальнейшее развитие событий показало: поражение не сломило революционного на-

строю иланцев. Уже в ноябре того же года они включились в так называемую «билетную» стачку. Поводом для нее послужил приказ № 192 начальника Сибирской железной дороги об отмене льготных билетов для значительной части рабочих. Этот приказ, изданный 9 сентября, по линии не оглашался и вводился постепенно. Когда железнодорожники обнаружили, что администрация предприняла наступление на их права, они решили дать отпор. По призыву Красноярского комитета иланцы единодушно поддержали стачку, и она закончилась победой — министр путей сообщения был вынужден отменить приказ.

В начале века Иланская являлась одним из немногих пока в Сибири пролетарских центров революционной борьбы. Здесь была создана (не позже 1903 года) группа революционных социал-демократов, действовавшая под руководством Красноярского комитета РСДРП. Сюда стремились попасть после окончания срока ссылки осужденные на поселение марксисты. Среди них заметно выделяется фигура Ф. В. Ленгника — соратника Ленина по сибирской ссылке, одного из тех, кто подписал в селе Ермаковском знаменитый «Протест 17-ти ссыльных социал-демократов».

Фридрих Вильгельмович Ленгник, арестованный в Петербурге по делу «Союза борьбы за освобождение рабочего класса», был на три года сослан в Енисейскую губернию. Здесь он вел переписку с Ильичем, встречался с ним лично. Здесь стал, по собственному признанию, убежденным ленинцем. Несколько месяцев, дожидаясь окончания срока поселения, Ф. В. Ленгник прожил в Иланской, работал слесарем в депо.

Широкое распространение марксистской литературы в рабочей среде, устная агитация социал-демократов, помощь опытных и закаленных в классовых битвах ссыльных революционеров оказывали влияние на иланских железнодорожников. В первую русскую революцию они вступали организованным отрядом, имея крепкое руководство в лице местной группы РСДРП.

* * *

С самого начала русско-японской войны иланские революционеры вели активную агитационно-пропагандистскую работу в солдатских эшелонах. Большевики ставили целью снабдить революционной литературой и прокламациями каждый воинский состав, двигавшийся на восток. Иланцы в это время получали от Красноярского комитета, с которым поддерживали самую тесную связь, листовки в больших количествах — до пяти тысяч распространялось их ежемесячно в воинских эшелонах. Кроме этого, большевики стремились при каждом удобном случае проводить и устную антивоенную агитацию. Не раз офицеры царской армии и жандармы арестовывали распространителей листовок и агитаторов, «возбуждавших солдат к нарушению обязанностей военной службы». Задержанными оказывались ремонтные рабочие станций Иланская и Красноярск, слесари депо и железнодорожных мастерских.

Администрация Сибирской дороги старалась максимально использовать права, предоставленные ей введенным на железных дорогах военным положением, — аресты в Илан-

ской следовали один за другим. Неблагонадежных сдавали в солдаты, но от этого спокойнее в депо и на станции не становилось. Уволенных и мобилизованных в Иланской, как и везде, заменить было некому, оставшиеся не справлялись, а администрация давила, принуждала работать по 10—12 часов.

Революционное движение в России ширилось, волна недовольства народных масс нарастала. В стране назревала революционная ситуация. В октябре 1904 года на своем митинге рабочие узла станции Иланская выразили решительный протест против разорительной войны. Ораторы открыто говорили о том, что война с Японией нужна только царю и капиталистам, а народу она несет лишь горе и страдания.

В конце 1904 года — начале января 1905 года сибирские социал-демократические комитеты начали подготовку ко всеобщей стачке по линии железной дороги. Готовились к ней и иланцы: проводили нелегальные собрания с участием приезжих агентов Сибсоюза РСДРП, собирали средства для предстоящей стачки.

Взрыв негодования у иланцев вызвало известие о кровавом злодеянии царизма — расстреле рабочих Петербурга 9 января 1905 года. Железнодорожники Иланской узнали об этом на завтра — в понедельник. В тот же день на революционном митинге в депо, а затем и на узловом собрании 16 января они приняли резолюцию — поддержать красноярцев, решивших начать забастовку. 17 января работа в депо и других службах узла была прекращена, паровозов под поезда не выдавалось. Эта политическая по своему характеру стач-

ка протеста против расстрела рабочих Петербурга одновременно выдвигала и экономические требования. Такое объединение целей выступлений пролетариата было характерно для первой русской революции: в ее стачках рабочие проходили школу политического воспитания и революционной закалки.

Агитация большевиков за всеобщую политическую стачку развернулась летом 1905 года. Сибирский комитет РСДРП, призывая рабочих усилить революционный натиск, разъяснял: «Пока продолжается война, всеобщая стачка по Сибирской и Забайкальской дорогам останется лучшим средством борьбы против царской монархии, лучшей помощью, какую мы тут, в Сибири, можем оказать нашим российским товарищам».

Призыв большевиков нашел у железнодорожников поддержку. 27 июля выступили рабочие железнодорожных мастерских Читы, 29-го — рабочие депо Боготол, 9 августа — иркутяне, 11 августа началась забастовка в Красноярске. Чтобы обеспечить ей поддержку железнодорожников других районов, на линию выехали представители Красноярского комитета РСДРП.

В Иланскую 13 августа прибыл Борис Шумяцкий. Здесь уже действовал стачечный комитет, состоявший из представителей всех служб. Его возглавлял слесарь депо Иван Тихонович Водолазченко, являвшийся одновременно председателем комитета профессионального союза рабочих депо. Руководила стачечным комитетом Иланская группа РСДРП, активными участниками которой были Коленко, Гринько, Орлов, Смагин, Федор

Глинкин, Щербина и другие*. Стачка рабочих Иланского паровозного депо началась 17 августа и продолжалась четыре дня. Она сопровождалась митингами и собраниями рабочих, на которых выступали местные большевики и агент Красноярского комитета РСДРП Б. З. Шумяцкий.

«После произведенных беспорядков железнодорожными рабочими в Красноярске, — доносил губернатор в особый отдел министерства внутренних дел, — оттуда прибыли на Иланскую станцию каких-то трое студентов и один слесарь, которые, встречаясь с рабочими, руководили забастовкой. Во главе устроенного схода и совещания явился местный рабочий, слесарь депо, Иван Тихонович Водолазченко, который 17 августа был арестован и заключен в Канский тюремный замок».

Охранка таким образом пыталась обезглавить борьбу иланских рабочих, однако спохватилась она поздно. Да и арестованного И. Т. Водолазченко жандармам вскоре пришлось освободить — держать его в застенке без предъявления обвинения власти не решались, а судить в такое опасное для них время попросту боялись. Возвратившись на станцию, Иван Тихонович продолжал свою революционную работу.

Не вылившись во всеобщую, июльско-августовская стачка железнодорожных рабочих приобрела характер «ползучей», она подготовила почву для одновременной всеобщей стач-

* В архивных документах, воспоминаниях ветеранов, а также в опубликованных материалах участники описываемых событий названы только по фамилии. Автор смог установить пока лишь некоторые имена тех людей, что упоминаются на страницах книги.

ки, дала толчок дальнейшему расширению борьбы и укреплению рабочих организаций.

С лета 1905 года иланские железнодорожники-большевики ведут активную агитаторскую работу не только среди своих товарищей, но и среди крестьян окрестных деревень. В отчетах Красноярского комитета за июль-декабрь 1905 года особо отмечается этот факт.

* * *

Уроки, полученные революционными железнодорожниками летом, были ими хорошо усвоены. Это доказали Всеобщая октябрьская политическая стачка и Декабрьское вооруженное восстание. С 13 октября фактическими хозяевами Сибирской железной дороги стали рабочие. Беспрепятственно продвигались только воинские эшелоны — из Маньчжурии на запад. С 18 октября было прекращено и пассажирское движение на дороге.

По важнейшим проблемам иланцы сносились с Красноярским комитетом РСДРП, признавая его руководящую роль. Решение же вопросов, касающихся жизни станции и поселка, принималось сообща на рабочих собраниях, митингах. Это были органы власти народа, которые от его имени устанавливали новый, революционный порядок. Однако выявилась необходимость создания постоянного органа исполнительной власти, который бы контролировал выполнение решений, принятых на митингах и собраниях, разбирал жалобы и заявления населения. Для этой цели красноярцы образовали выборную комиссию. У иланцев те же функции исполняла рабочая

комиссия, рожденная в ходе октябрьской стачки. Этот орган власти стал прообразом будущих Советов, был первым органом народного самоуправления.

Иланский Совет работал, принимал решения. В информации о заседании Красноярского Совета от 19 декабря 1905 года история сохранила для нас эти строки: «Выдана записка товарищам безработным на имя рабочей комиссии ст. Иланск о содействии в приеме их на работу и для проезда в случае надобности дальше».

Октябрь 1905 года следует считать временем рождения Иланского Совета народных депутатов. Особенно возросла роль рабочей комиссии в ноябре — декабре 1905 года. Она управляла движением по железной дороге, ускоряла отправку воинских эшелонов. Большевистская газета «Новая жизнь» сообщала, например, что из Иланской была отправлена ближайшим станциям и разъездам, находившимся в районе деятельности местной рабочей комиссии, телеграмма, в которой содержалось требование пропускать вне очереди из Черемхова поезда с углем для воинских эшелонов.

О деятельности новых органов власти исполняющий обязанности начальника Сибирской железной дороги Штукенберг раздраженно доносил в столицу, что во время забастовки они «вели себя вызывающе, вмешивались в фактическое управление дорогой». Нетрудно понять причины этой раздражительности: царское правительство стремилось искусственно задерживать продвижение армейских эшелонов, чтобы натравить возвращавшихся с войны солдат на рабочих, вы-

ставляя последних виновниками этих задержек. Провокационные действия чиновничества получили отпор железнодорожников. А на революционных митингах появились солдаты, которые охотно слушали выступавших, защищали и прятали от начальства агитаторов, действовавших в воинских эшелонах.

Стачка продолжалась до 23 октября. Рабочие возобновили работу, но в поселке и в цехах депо почти каждый день проходили митинги и собрания. Большевики Иланской группы РСДРП усилили агитационную работу. 18 октября на станции стало известно о манифесте царя, в котором народу «даровались свободы». Надо было разъяснить рабочим его суть, дать правильную оценку уступкам монархии, доказать необходимость вооруженной борьбы до полной победы над царизмом. Рабочие и сами убеждались, что дни шли за днями, а положение их не менялось. «Нам говорили, что вот получим манифест, тогда и будем работать по-новому. Прошел октябрь, а манифеста все не было», — свидетельствует Р. Карабач. Пришлось брать свои права силой. Тот же Штукенберг в своем рапорте сообщал, что вновь «с начала ноября обнаружилось проявления деятельности местных социал-демократических комитетов, подрывающие правильность и планомерность работы». В чем же это выразилось? А вот в чем: не дождавшись обещанного царем, на станциях Омск, Обь, Тайга, Боготол, Красноярск и Иланская рабочие отказались работать более восьми часов.

В ноябре иланцы поддержали Всероссийскую почтово-телеграфную стачку. По распоряжению рабочей комиссии с 15 ноября

прекратили работу телеграф и местная почтовая контора. Только стачечный комитет связывался по своим делам с Красноярском.

Последний месяц 1905 года в Иланской прошел мирно. Декабрьское вооруженное восстание, отличавшееся наиболее кровопролитными столкновениями пролетариата с царизмом, будто не коснулось станции: рота железнодорожной охраны давно перешла на сторону рабочих. Командиры воинских подразделений, расквартированных в Канске, стремясь удержать колеблющихся солдат в повиновении, не предпринимали попыток выступить против рабочих. А немногие верные властям войска были брошены на подавление пролетарских выступлений в более крупных центрах — таких, как Красноярск.

Тем не менее расправа реакции с мятежными иланцами была невероятно жестокой. 7 января через Иланскую проследовал карательный отряд подъесаула Алексеева, опоздавший к кровавой расправе над рабочими Красноярска, но полный решимости водворить порядок по линии железной дороги. В его боевом поезде, сформированном командующим Сибирским военным округом генералом Сухотиным, ехал начальник Сибирской железной дороги Ивановский.

В Канске арестован стачечный комитет. В Иланской без предъявления обвинения арестованы и отправлены в Канскую тюрьму 15 мастеровых и служащих депо, среди них — слесари Юрченко, Астраханцев, Кулаковский, Марковский, строгальщик Топталов, конторщик Нигрицкий и три телеграфиста — Дудировский, Политов и Остромецкая.

Повсюду Ивановский объявляет об уста-

новлении 9-часового рабочего дня, увольняет всех, кто замешан в антиправительственном движении. А это означало, что в соответствии с действовавшим по линии дороги военным положением уволенный должен был переселиться из района Сибирской железной дороги.

Уволенные на станции Иланской отказались получать расчет. По призыву стачечного комитета 11 января в депо было созвано собрание железнодорожников, которое постановило прекратить работу. Выдвигались требования: освободить арестованных, восстановить на работе уволенных, отменить приказ о 9-часовом рабочем дне.

Вот тогда и назвал Ивановский в своей телеграмме Иланскую «вторым революционным очагом после Красноярска». По его мнению, «здесь была главная закупорка движения». Двумя днями позже он телеграфировал в Управление железных дорог, в Петербург: «Объявление мое о 9-часовом рабочем дне и аресты вызвали забастовку мастеровых ст. Иланской, но по соглашению с начальником края решено твердо стоять на пути восстановления порядка...» Такая «твердость» начальства, еще недавно расписавшегося в своей полной беспомощности, объяснялась просто: ему было хорошо известно, что по Сибири навстречу друг другу двигались две карательные экспедиции генералов Ренненкампа и Меллер-Закомельского.

12 января стачечники, выполняя решение собрания, потребовали от администрации депо паровоз для поездки в Канск, но получили отказ. Тогда пришлось взять паровоз силой, и специальный поезд с рабочими — вел его

машинист М. Рачкевич — к полудню прибыл в Канск. Здесь иланцы вызвали к себе командира местного гарнизона полковника Борисова и, ссылаясь на положение царского манифеста 17 октября о неприкосновенности личности, предложили ему освободить незаконно арестованных товарищей. Борисов отговорился тем, что такое разрешение может быть получено только от генерала Сухотина. И делегаты тем же поездом вечером вернулись обратно.

А по Иланской местная администрация уже широко распространила объявление о том, что с часу на час ожидается прибытие на станцию высшего железнодорожного начальства, которое будет выяснять нужды рабочих. По избам неслух: едет посланец царя, везет манифест.

Большевики понимали, что готовится провокация. Но предпринимать что-либо было поздно: рабочие с женами и детьми собрались в депо. На перрон встречать поезд вышли три депутата во главе с машинистом Щербиной — для переговоров. Тем временем в депо открылся импровизированный митинг. Выступавшие предлагали предъявить те же требования: восстановить 8-часовой рабочий день, вернуть на работу уволенных, освободить из тюрьмы товарищей. В случае отказа — не давать паровоза. Большевики вновь говорили о том, что от царя рабочему милости не дожждаться — только вооруженное восстание и свержение самодержавия откроет путь к свободе.

Поезд Меллер-Закомельского прибыл в Иланскую в восемь вечера. По приказу офицера — «убрать эту сволочь» — разогнали депутатов и зевак, собравшихся на перроне.

Расправа вершилась стремительно. Еще в Канске генерал узнал о поездке иланцев и положении на станции. Он заранее наметил «предпринять решительные действия». Две роты вслед за местными жандармами-проводниками бросились в депо. Казачий полковник Вейль организовал вспомогательный отряд из казаков Терско-Кубанского полка, эшелон которого стоял в это время на станциях.

Карателей успел опередить Щербина: вбежав в депо, он крикнул: «Спасайтесь, товарищи!» — и тут же рухнул, сраженный пулей. Солдаты открыли огонь по собравшимся. Посыпались разбитые стекла, упали первые убитые, стонали раненые. В воротах на противоположной стороне депо спасающихся встретил дружный винтовочный залп. Что могли сделать безоружные рабочие? В карателей полетели молотки, куски металла. Кочегар Арсений Горбачев, заскочив в будку одного из горячих паровозов, стоящих в прямоугольном депо, разбил водомерное стекло. Помещение наполнилось паром. Солдаты на некоторое время выскочили на улицу, но продолжали расстреливать бегущих. Машинист Неправдин, дежуривший в ту ночь в машинном отделении, отключил по всему депо электричество.

Наступила темнота. Те, кому не удалось бежать, прятались в топках холодных паровозов, за верстаками, станками, в канавах. Но у осаждавших появились фонари, и бойня продолжалась. Людей выволакивали из укрытий, избивали, кололи штыками, расстреливали. Рабочего, что спрятался за громадной иконой, установленной в углу токарки, убили, проколов икону штыком.

За бегущими рабочими была устроена погоня. Здесь «отличились» казаки — убивали на улицах поселка, во дворах. Одного рабочего казак зарубил прямо на крыльце его дома. Солдаты и казаки мародерствовали — срывали с убитых и раненых сапоги, одежду, выворачивали карманы.

Когда адъютант генерала поручик Евецкий (он оставил подробный дневник с описанием кровавых «подвигов» этой экспедиции) докладывал Меллер-Закомельскому о большом числе убитых, его резко оборвал жандармский полковник Сыропятов: «Нет, мой жандарм считал. Убитых 17, раненых 11». Арестованных Евецкий насчитал не меньше 150. Но, замечая следы своего преступления, каратели везде старались приуменьшить результаты кровавого разгула, искажали действительные факты. В изложении Меллер-Закомельского, не рабочие, а его солдаты оказались жертвами в эту ночь. «На станции Иланской послал оцепить депо, где была сходка, — пишет он в рапорте императору. — Когда нижние чины вошли в депо, по ним открыли огонь. Они ответили тем же. Как оказалось впоследствии, из числа застигнутых в депо было убито 19, ранено 70 и 70 человек арестовано...»

На самом же деле рабочие похоронили около пятидесяти своих товарищей, 70 тяжело раненых пришлось отправить в Красноярскую губернскую больницу. В тюрьмы Канска и Красноярска были брошены полторы сотни иланцев. Но и это не все жертвы. После проезда эшелона Меллер-Закомельского в полуверсте от станции за выходным семафором было обнаружено несколько трупов. Почт-

чиновник Марцинкевич, установивший, кто передавал и принимал «крамольные» телеграммы, тут же выдал телеграфистов жандармам, и их жестоко избили нагайками.

Искали каратели среди арестованных агитаторов слесаря И. Киреева и монтера Н. Федорчука. Ссылного С. Дорошенко передали для дальнейшей расправы жандармам как «главного агитатора и толкователя в известном революционном духе манифеста 17 октября». Среди попавших в руки карателей оказались пятнадцать членов Иланской группы РСДРП, в том числе слесари Коленко и Смагин, машинист Смирнов и другие. Водолазченко удалось избежать ареста. Жандармский полковник Сыропятов метал громы и молнии по этому поводу. В телеграмме 16 января он требовал от своих подчиненных по линии Сибирской железной дороги: «Телеграфируйте же, наконец, о настроении рабочих и о том впечатлении, какое произвела расправа в Иланской. Разыскан ли Водолазченко, подлежащий немедленному заключению в тюрьму?»

Весть об иланской бойне разнеслась по стране. Газета «Забайкальский рабочий» описала ее в статье «Горе побежденным». В другой газете был приведен рассказ солдата из эшелона Закомельского: «Я удивился одному слесарю: вот живучий же! Мы его восемь человек нагнали, штыки в него всадили — он упал и снова поднялся, мы его еще раз, да насквозь прорешетили, а он все бьется и извивается, аж жутко стало...» 19 января Красноярский комитет РСДРП выпустил прокламацию «Иланская бойня».

Кровавая расправа Меллер-Закомельско-

го над иланскими железнодорожниками послужила поводом для запроса левых депутатов Государственной думы к военному министру. 27 июня 1906 года, выступая с речью на одном из заседаний думы, депутат от Енисейской губернии Николаевский подробно рассказал о событиях 12 января. Назвал главным виновником бойни Меллер-Закомельского и его подручного полковника Сыропятова. «В здании депо были не только рабочие, но и их жены и дети, однако первый отдал приказ, а второй выполнил... Меллер-Закомельский должен быть отдан под беспристрастный суд народа».

Царское правительство осталось глухим к запросу думских депутатов. Ответа так и не последовало. Меллер-Закомельский получил повышение — его назначили генерал-губернатором Прибалтийских губерний. Но сам факт постановления этого вопроса на заседании Государственной думы говорит о большом резонансе, вызванном в России кровавыми событиями в Иланской.

Убитых иланцы хоронили целую неделю. Жандармы издалека наблюдали за похоронной процессией, близко подходить боялись. Кладбище оглашалось плачем детей, жен, матерей. Ранеными, которых не удалось отправить в Красноярск, были забиты школа и железнодорожная больница. Для поддержания семей убитых и раненых на первое время рабочие собрали деньги, продукты, одежду. Были предприняты меры по устройству женщин на работу, сирот определили в приюты.

* * *

«Тревожно было в Иланской, — вспоминал Р. Карабач. — Напоминало пороховой погреб: сунь спичку — и все взлетит на воздух. Царь и его прислужники надеялись, что народ успокоится, «бунтовать» больше не будет. А вышло наоборот. Рабочие поняли, что свободу можно добыть только своими руками. В Иланске снова появились листовки, прокламации, начались сходки...»

Немало верных своих членов потеряла Иланская группа РСДРП: одни погибли во время кровавой расправы, другие были схвачены охранкой и брошены в тюрьмы. Но организация продолжала существовать и активно действовала весь период реакции. К маю 1906 года в ее рядах насчитывалось 50 членов, причем в отличие от других групп она почти полностью состояла из большевиков — рабочих депо.

При группе работал пропагандистский кружок. Читали лекции, готовили рефераты, делали доклады на партийных собраниях и рабочих массовках. Темы были самыми разнообразными: текущий момент, влияние российской революции на западноевропейское рабочее движение, профсоюз и рабочая партия, об отношении к Государственной думе, о политических партиях. Периодический листок «Хроника», являвшийся фактически нелегальной газетой Красноярского комитета РСДРП, сообщал в мае 1906 года из Иланской: «18 мая было устроено рабочее собрание в 50 человек, говорили о Государственной думе. По окончании речи оратора спели несколько революционных песен... 21 мая на

собрании присутствовало 65 человек, после речи о профессиональных союзах рабочие решили агитировать среди менее сознательных товарищей за союз и как можно скорее это устроить... Канско-Иланская группа РСДРП приступила к регистрации членов партии, продвигающейся очень успешно».

Иланская организация продолжала издательскую деятельность. В листовке «К солдатам и матросам от иланских рабочих» (апрель 1906 года) не только давалось объяснение, почему нет возможности своевременно подавать паровозы под воинские эшелоны, но и вскрывались причины, зачем правительство хочет натравить солдат на рабочих. В листовке подробно рассказывается о положении мастеровых депо, об их борьбе за свои права. «Мы вполне сознаем, хорошо понимаем, что вы стремитесь на родину к вашим голодным семьям из проклятой Маньчжурии и вполне с вами солидарны, но при существующих условиях труда мы не в силах исправно подавать паровозы...» Заканчивается листовка призывом: «Товарищи солдаты и матросы! Мы обращаемся к вам за поддержкой. Требуйте вместе с нами увеличения количества рабочих, теплого помещения, улучшения обстановки труда, 8-часового рабочего дня и освобождения наших арестованных товарищей».

Секрет силы и стойкости Иланской группы РСДРП заключался в ее крепком организационном единстве, прочной дисциплине членов, в мастерском ведении нелегальной работы. В архивах особого отдела департамента российской полиции сохранился документ, которому охранка придавала важное значение. Это план-устав Иланской партийной организа-

ции, доставшийся полиции в результате обыска 9 сентября 1908 года у В. Вилинского, служащего конторы 4-го участка по переустройству второго пути железной дороги.

План-устав определял организационное строение группы РСДРП, сроки проведения собраний, обязанности членов, систему связей. Разработанный и утвержденный летом 1906 года, устав иланцев свидетельствует о большевистском направлении их организации, признании ими ленинских принципов построения партии. Высшим органом иланской организации являлось общее партийное собрание, которое проходило ежемесячно. Оно избирало центральную группу, выполнявшую функции комитета. Центральная группа утверждала кассира и секретаря, создавала свои рабочие органы — группы организационной работы, пропаганды и агитации. Все члены организации были разбиты на десятки, во главе каждой из которых стоял десятник, являвшийся членом центральной группы. Десятник собирал членские взносы и сдавал их кассиру, держал постоянную и тесную связь с каждым товарищем из своей ячейки, получал задания от центральной группы и отчитывался перед ней о работе возглавляемой им десятки.

Одним из руководителей Иланской группы РСДРП был слесарь Алексей Александрович Маямсин. Этого большевика под партийной кличкой Фома хорошо знали в Красноярской организации. В 1906—1908 годах он, перебравшись в Иланскую, становится кассиром местной социал-демократической организации и ее фактическим руководителем.

Группа имела библиотеку подпольной литературы в 700 книг, брошюр и прокламаций

революционного содержания (была раскрыта лишь 10 марта 1909 года во время обыска в квартире Г. Н. Петровой). Среди других изданий здесь хранились Программа РСДРП, принятая II съездом партии, брошюра В. И. Ленина «Извещение о III съезде Российской социал-демократической рабочей партии» и другие. Фондами библиотеки пользовались не только иланцы, но и ссыльные, проживающие в уезде, члены соседних социал-демократических групп.

Иланская организация, которая к этому времени в результате непрерывных арестов сократилась до 30 человек, в 1908 году выпустила четыре прокламации. В одной из них — «К рабочим-пролетариям», изданной в мае тиражом 60 экземпляров, содержалась резкая критика самодержавия, освещались вопросы думской и внедумской тактики пролетариата, выражалась уверенность в неизбежном и скором подъеме революции в России. Листовка заканчивалась призывом: «Смыкайте же свои ряды, бой недалек. Бушующая волна готова подхватить наше судно. Вперед же, товарищи, под знамя социал-демократии, оно приведет вас к победе!»

В сентябрьской листовке «К рабочим» (80 экземпляров) отмечалось: «Гонениями и преследованиями не удастся задушить волю народа к борьбе за освобождение. Рабочий класс, осознав, что нельзя жить вечно гонимым, вечно нуждающимся, поднимется на борьбу, положит конец самодержавно-крепостнической России и выведет человечество из царства тьмы в царство свободы и счастья. Итак, товарищи, к борьбе!»

Не ограничиваясь в своей агитационно-

пропагандистской работе только выпуском прокламаций, Иланская группа в 1908 году предпринимает попытку начать издание нелегальной газеты. Первый номер «Рабочего листка» вышел в конце лета. Под заголовком было указано — «Орган иланских рабочих». Но наладить регулярный выпуск газеты большевикам не удалось: жандармские ищейки напали на след организации.

В сентябре охранка арестовала сразу 26 членов подпольной группы РСДРП. И хотя большинство из них за недоказанностью вины освободили, за ними был установлен строгий надзор полиции. В марте 1909 года последовали новые аресты и обыски. А. А. Маямсина и других руководителей группы, пытавшихся весной и летом восстановить ее работу, осенью схватила полиция. 19 января 1910 года временный военный суд приговорил Маямсина к четырем годам каторги.

С этого времени Иланская группа РСДРП уже не могла играть прежней роли в Красноярской организации. Оставшиеся на свободе большевики в условиях жесткой реакции, постоянной слежки переносят свою работу на профсоюзы, уделяют большое внимание их укреплению. Деятельность нелегального профсоюза железнодорожников в этот период проходит под прикрытием кассы взаимопомощи. Для пропаганды идей революционного движения в Иланской используются собрания членов этой кассы, мероприятия в рабочем клубе. На события в апреле 1912 года иланцы ответили решительным протестом, который выразили на собрании железнодорожников узла. Ораторы решительно осуждали выступление реакции, выражали солидарность

жертвам Ленского расстрела. День международной солидарности трудящихся иланские рабочие отметили маевкой.

Первую мировую войну царское правительство и местная администрация постарались использовать для нового наступления на рабочий класс и его организации. В соответствии с полномочиями, предоставленными введением военного положения на дороге, начальство отправило на фронт всех неблагонадежных. Но протест народных масс рос, и для того часто не требовалось никакой агитации. Война, разруха, гибель кормильцев поднимали на борьбу с самодержавием.

В январе 1915 года иланские железнодорожники забастовали. Они требовали установления 8-часового рабочего дня, повышения заработной платы, отмены сверхурочных, штрафов, возвращения льгот, которыми до войны пользовались железнодорожники, выдачи топлива с казенных складов, снижения цен на продукты, обеспечения одеждой. Их поддерживали рабочие и служащие станции Канск. Подавив забастовку, власти арестовали 46 ее участников. Однако значение этого выступления было велико — после длительного перерыва железнодорожники вновь поднимались на борьбу.

Активное участие приняли иланцы в бурных событиях 1916 года, когда по линии железной дороги прокатилась волна «голодных бунтов», вызванных дороговизной продуктов и спекуляцией. В мае и июне иланцы поддерживали стачку железнодорожников Красноярска и Канска, Нижнеудинска и Иннокентьевской, а в октябре и ноябре они остановили работу в знак солидарности с забастовавшими

рабочими ряда промышленных центров Сибири.

Большое влияние на рабочих узла оказывали ссыльные революционеры. По отчету канского исправника, в Иланске на 1 февраля 1912 года числилось 22 ссыльных. Это немного. Например, в то же время в селе Тасеево их было около ста — царское правительство боялось содержать своих политических противников в крупных рабочих центрах. Однако, находясь и вдали, профессиональные революционеры держали крепкие связи с пролетарскими массами.

Яркой иллюстрацией этому может служить история побега Ф. Э. Дзержинского из сибирской ссылки осенью 1909 года. Находки краеведов последних лет позволяют прояснить обстоятельства этой малоизвестной страницы в биографии великого революционера. Всего семь дней пробыл Дзержинский в последнем пункте своего поселения — селе Тасеево. Его квартирный хозяин политкаторжанин Антон Крагульский и местные жители Осип Тишин, Егор Абрамов, Николай и Александр Бурмакины снабдили Феликса Эдмундовича продуктами, теплыми вещами и в ночь на 14 ноября отвезли в Иланскую. Здесь его приняли рабочие депо и укрыли на квартире кузнеца Николая Денисова, а следующей ночью посадили на поезд, обеспечив надежными документами.

В разные годы на Иланской отбывали ссылку такие видные революционеры-ленинцы, как Г. Усиевич, Р. Эйхе. Немало среди политссыльных было рядовых бойцов партии, простых рабочих, которые влились в местную подпольную организацию РСДРП. Это петро-

градский пролетарий П. Бредкин, участник крестьянских выступлений 1905 года Д. Ящук, рабочие И. Лекомских, Н. Гуцук и другие.

Война перевернула и сознание крестьян. Они не желали больше платить подати, давать новобранцев, не хотели мириться с нуждой. В один из майских дней 1916 года новобранцы деревни Степаново Иланской волости зашли в сельское управление, скинули со стены портрет царя и изорвали его. Волна «беспорядков» прокатилась по Сибири, захватив и города, и сельскую местность. Чтобы остановить выступления народа, запугать его, по губернии были расквартированы воинские части. В Иланскую пригнали на постой 120 солдат.

Но все ближе был час решительного выступления рабочего класса. Готовились к нему и в Иланском — этом значительном по тому времени пролетарском центре Сибири: только в паровозном депо трудилось около 700 рабочих да несколько десятков — в других железнодорожных службах. В новую революцию иланцы вступали уже закаленными в классовых боях, умудренными опытом многолетней борьбы.

ОКтябрьский ветер

О победе Февральской революции весть до Иланского докатилась в первые дни марта. Железнодорожники узла встретили ее с восторгом. 5 марта на станции собрался митинг, на который пришли и взрослые и дети. Заслушав телеграмму об отречении императора от престола, митинг постановил: упразд-

нить полицию и жандармерию, а полицейских и жандармов разоружить и отправить на фронт. По инициативе местных социал-демократов — а тон у них задавали большевики — был образован Совет рабочих депутатов. Для контроля за действиями администрации государственных учреждений были назначены комиссары. На митинге же была сформирована из добровольцев боевая народная дружина, призванная охранять общественный порядок.

Канторщик Томашевич и учитель Любимов, руководители местных социал-революционеров, пришли на этот митинг со своей программой и добились того, что был образован комитет общественной безопасности, в который вошли самые разношерстные элементы: делегаты от волостного управления, различных кооперативных объединений, мелкобуржуазных партий. Этот орган буржуазной власти признавал Временное правительство и пропагандировал его как народно-революционное. С самого начала комитет противопоставил себя Совету рабочих депутатов. И большевики оказались перед необходимостью вести не только межпартийную борьбу, но и борьбу за власть — против Временного правительства.

Стояла и еще одна важная задача перед большевиками: очистить ряды своей организации от меньшевистских элементов. В Иланской, как и почти во всех социал-демократических группах Сибири, вплоть до 1917 года большевики и меньшевики организационно были объединены. В ходе борьбы за Советы меньшевики полностью разоблачили себя в глазах масс и открыто сблокировались с эсерами. Идейное размежевание местных социал-

демократов к лету 1917-го оформилось и организационно — Иланская группа РСДРП становится полностью большевистской. Во главе комитета РСДРП(б) стоял машинист Иван Григорьевич Милехин, имевший немалый до-революционный стаж работы в партии. Незаурядный организатор и агитатор, Милехин пользовался большим авторитетом у рабочих. Подлинными вожаками были большевики С. Елисеев, Н. Гацук, Ф. Гришаев. Активную агитационно-пропагандистскую работу вели И. Лекомских и Н. Денисов.

Ряды местной организации РСДРП(б) быстро росли, уже к июлю в ней числилось 110 членов. Охотно примкнули к большевикам молодые рабочие. Вступивший в те дни в ряды большевиков Г. Ладыженский вспоминал впоследствии, что им, молодым, первым поручением партии было организовать отряд Красной гвардии. Он, Иван Ветров и еще несколько молодых рабочих, партийцев и сочувствующих партии, во главе со слесарем Родионом Карабачом, дослужившимся в годы войны до унтер-офицера и потому считавшимся среди рабочих военным специалистом, вступили в боевую дружину. Все запасы оружия находились здесь, а властвовали в дружине эсеры. Карабач организовал регулярные военно-практические занятия, которые эсеры посещали не очень охотно. Этот предлог и использовали. Обвинили эсеровских дружинников в недисциплинированности и разоружили их. Позже, когда из Петрограда пришло известие о победе Октябрьского вооруженного восстания, эсеров вовсе удалили из дружины, и она была переименована в Красную гвардию.

Влияние иланских большевиков на массы растет летом 1917-го стремительно. Несмотря на то, что после отъезда из Иланского ссыльных большевиков власть в Совете оказалась фактически в руках меньшевиков и эсеров, его решения все-таки носят большевистский характер. 6 июня совдеп принял резолюцию, осуждающую контрреволюционные действия Временного правительства, которое в целях подрыва жизнеспособности Советов наложило запрет на их финансирование. «Иланский Совет рабочих депутатов протестует против приравнивания Советов партийным организациям, — записано в протоколе заседания, — ибо это приравнивание совершенно неправильно; являясь беспартийным политическим правительством революционной демократии, Советы повсюду или становятся органами революционной власти, или по крайней мере органами, на которые власти опираются и без которых существовать не могут».

А когда в конце июля состоялись перевыборы в Иланский Совет, то он почти полностью оказался представлен депутатами-большевиками и беспартийными, им сочувствующими. Эсеры отозвали своих депутатов, пытались сорвать работу нового Совета, а затем повели настоящую атаку на большевиков и новый Совет. В бессильной злобе они даже принесли жалобу «на неправильные действия Совета» проходившему в те дни в Иланской районному съезду профсоюза железнодорожников. Как не без юмора заметила по этому поводу газета «Красноярский рабочий», «...господа протестанты принесли жалобы учреждению менее демократическому на учреждение более демократическое».

В сентябре железнодорожники России предъявили через Всероссийский исполком союза железнодорожных рабочих ряд экономических требований Временному правительству. Последовал отказ, который и послужил сигналом к забастовке. Она началась в ночь на 24 сентября. Забастовка на сибирских дорогах проходила дружно, движение поездов прекратилось, работы в железнодорожных мастерских и депо были остановлены. Итоги иланские большевики подвели на собрании железнодорожников узла 29 сентября. Собрание приняло резолюцию из 13 пунктов с чисто большевистскими требованиями: передать власть в руки Советов, установить контроль над промышленностью и распределением продуктов, ввести всеобщую трудовую повинность, национализировать банки, конфисковать сверхприбыли, немедленно передать всю землю трудовому народу, арестовать временный комитет Государственной думы как контрреволюционное гнездо.

К октябрю большевики вели за собой абсолютное большинство рабочих, обладали реальной властью в лице Совета рабочих депутатов, имели вооруженную опору в виде боевой дружины. Иланская была надежным бастионом социалистической революции.

* * *

Долгожданную весть железнодорожный телеграф принес в Иланскую вечером 27 октября (9 ноября): «Всем железнодорожным комитетам. В Петрограде победила рабочая и солдатская революция. Арестовали в числе других министров министра путей сообщения.

Всероссийский съезд Советов рабочих и солдатских депутатов выражает уверенность, что железнодорожные рабочие и служащие примут меры к сохранению полного порядка на железных дорогах. Движение ни на минуту не должно остановиться. Усиленное внимание следует обращать на беспрепятственный пропуск продовольствия в города и на фронт. Революционная власть Советов берет на себя заботы об улучшении материального положения железнодорожников. В министерство путей сообщения будут привлечены представители железнодорожников. Всероссийский съезд Советов рабочих и солдатских депутатов».

Телеграмма тут же была передана вожаку иланских большевиков Ивану Григорьевичу Милехину. И вот он уже в депо. Увидев его сияющим, с красной повязкой на рукаве, рабочие окружили Милехина.

— Товарищи! Победила революция! В Петрограде арестовано правительство Керенского!

Дружное «ура» понеслось под сводами цеха.

Власть в свои руки до новых выборов в Совет взял революционный комитет, в который вошли Милехин и Елисеев от депо, Баев и Зорин от вагонников и Буцых от кондукторов. Председателем ревкома избрали Милехина. Меньшевики и эсеры, все еще державшиеся своих постов в чисто формально существующем комитете общественного спасения, поддерживавшем Временное правительство, сложили с себя полномочия. Уже на завтра красные гвардейцы контролировали все важнейшие пункты станции и поселка. Советская власть

в Иланской была установлена быстро и бескровно.

Рабочие помогли утвердиться новой власти и в окрестных селах Далай, Степаново, Карапсель, Ловать и других, где также были созданы ревкомы и сельские Советы. Под их руководством еще до посевной 1918 года проводился передел земель, крестьянские депутаты помогали изымать у кулаков излишки хлеба для отправки в промышленные центры.

И сама революция, и действия новой власти, естественно, вызвали озлобленное сопротивление со стороны врагов.

Через несколько дней после объявления о победе пролетарской революции в Петрограде местные меньшевики и эсеры вдруг подняли крик о том, что столица «очищена от большевиков». Они размахивали красноярскими газетами буржуазного направления, в которых была напечатана провокационная телеграмма. Эта грязная стряпня должна была посеять смуту среди рабочих. Но провокаторы получили достойный отпор. На очередном митинге железнодорожники Иланской приняли резолюцию: всеми силами поддерживать власть народа, пролетарскую революцию, Советы рабочих, крестьянских и солдатских депутатов.

Тогда меньшевики и эсеры — по социальному составу это были наиболее высокооплачиваемые служащие узла, конторщики, некоторые машинисты — предприняли попытку саботировать решения Иланского ревкома. Одни выехали со станции, другие бездельничали на рабочих местах, третьи попросту не выходили на работу. Помог рабочий контроль. Деятельностью депо, станции и других служб

руководили комитеты рабочих, они следили за тем, чтобы все исполнялось в срок и с хорошим качеством. Саботажникам пригрозили увольнением или отправкой в цеха. Подействовало.

В те дни в полной мере проявились техническое творчество, смекалка мастеровых людей: не хватало металла, многих запасных частей. Первые рационализаторы предложили отливать некоторые детали паровоза из чугуна, так как меди не было. Кое-кто сомневался: получится ли? Ведь не инженеры! Но Добровольский и Багров, руководители деповского комитета, не слушали сомневающихся — по их приказу механический цех начал обтачивать детали из стали и чугуна. Несколько дней следили за паровозом, на который были поставлены новые детали, — нормально работал!

Пытаясь сбить с толку рабочих, противники Советской власти развернули агитацию за созыв Учредительного собрания. Надо сказать, что Временное правительство еще до своего свержения затеяло выборы в Учредительное собрание, выставляя его в пику Советам как «подлинно народную законную власть». В руки «учредилки» правительство Керенского и собиралось передать свои полномочия. Эта идея нашла своих сторонников и в Иланской. Например, секция конторщиков станции 13 января 1918 года приняла такое постановление: «...находим: 1. Учредительное собрание, созванное на основе четырехчленной формулы, вполне отражает волю народа, является единственно правомочным для создания общегосударственных органов власти и утверждения надежд и чаяний трудового народа;

2. Нахождение же у власти одной какой-либо партии представляет узурпацию прав народа. Вся власть Учредительному собранию!»

«Не хватало в этой резолюции только одного: долой Советскую власть и большевиков-шпионов, — не без иронии заметил по поводу этого документа в своих воспоминаниях ветеран партии П. Н. Губанов.— Побоялись».

Контрреволюция в Сибири явно навязывала народу гражданскую войну. В Иланской волости враги до поры воздерживались от открытых выступлений и действовали исподтишка — поджоги, выстрелы из-за угла, но уже явно собирали силы. Летучий отряд Красной гвардии не раз заставлял на квартирах у местных эсеров «гостей», при проверке оказывавшихся бывшими офицерами, изымал оружие, которое хранилось в тайниках. В январе отряд под командованием Ф. Губского при обыске у лесничего нашел склад оружия, арестовал его «друзей», которые оказали яростное сопротивление красногвардейцам.

Красная гвардия в первые дни и месяцы существования Страны Советов была и армией, и милицией народа, она выполняла самые широкие функции по защите революции, охране порядка и прав граждан республики. В эти дни активно растут ряды красногвардейцев, главным образом — за счет молодежи. Большевики понимали, что впереди — жесткая борьба с затаившимся врагом, и ставили целью обучать рабочих обращению с оружием. Была создана специальная учебная команда, в которой с новичками, по поручению ревкома, занимался Ф. П. Гришаев.

Убежденный большевик-ленинец, вступивший на путь классовой борьбы еще в 1905 го-

ду, Филипп Павлович пользовался большим авторитетом у рабочих и безграничной любовью у молодых красногвардейцев, которых терпеливо и настойчиво учил обращению с оружием. Многим он был вместо отца — добрым словом и советом приходил на помощь в самых разных ситуациях. В то же время это был требовательный человек, воспитывавший в своих питомцах дисциплинированность, самостоятельность и другие качества, необходимые бойцу революции.

Занятия иланских красногвардейцев обычно проходили в березняке у артезианского колодца — там, где теперь парк железнодорожников. Сюда любил наведываться Иван Григорьевич Милехин. Молодежь тут же обступала его плотным кольцом. Беседы, которые заводил руководитель иланских большевиков, были очень интересны ребятам. По воспоминаниям одного из красногвардейцев Б. Ф. Овсянникова, любимая тема тех бесед — будущее, как станут жить люди, когда Советская власть победит врагов, о том, что нужно сделать — построить новые дома, заводы и школы, — чтобы все могли учиться и работать. «Мы слушали его, боясь пропустить хотя бы одно слово».

Особая забота красногвардейцев была о доставке хлеба в Петроград и промышленные центры страны. Собранные с таким трудом по деревням зерно саботажники из управления Томской дороги не давали отправлять — загоняли вагоны в тупики, поезда простаивали по несколько суток на станциях. Пришлось хлебные составы сопровождать вооруженным красногвардейцам до стыковых

пунктов, где их брали под опеку соседние отряды.

Бойцы иланского отряда Красной гвардии в декабре 1917 года выезжали на подавление юнкерского восстания в Иркутске. В январе 1918-го железнодорожники-добровольцы из Иланской сражались в отрядах Сергея Лазо в Забайкалье. В это же время комитет РСДРП(б) отправил красногвардейцев в сводный отряд на подавление выступления казаков атамана Сотникова, угрожавших революционному Красноярску. Передышки не было.

И все-таки иланцы старались наладить жизнь по-новому, свободно. Организовался рабочий клуб, где под руководством медника Машенко, слесаря Коленко стали готовить спектакли, устраивать концерты. Их с удовольствием смотрели жители поселка. Особым успехом пользовалась пьеса М. Горького «На дне».

Рабочий клуб играл важную роль в политическом просвещении трудящихся. Здесь часто организовывались лекции, доклады — о текущем моменте, о задачах революции, о политике большевиков по тем или иным вопросам. Помимо собственных пропагандистов перед рабочими Иланской выступали товарищи из Канского укома РКП(б), из Красноярска.

Свой первый свободный Первомай иланцы отметили грандиозным митингом. На него собрались все — от мала до велика — более пяти тысяч человек.

После митинга стройными рядами двинулись к братским могилам жертв 1905 года. Почтив память павших от рук палачей, дали

клятву: довести до конца дело, которое начали и не успели завершить товарищи. В митинге и шествии приняли участие чешские солдаты, чей эшелон был задержан красногвардейцами в конце апреля и поставлен в тупик по приказу Красноярска. Чехи в своих речах резко отвергали иностранное вмешательство в дела Советской Республики, заявляли, что, вернувшись домой, тоже поднимут революцию и будут строить Советскую Чехию, вспоминал позже большевик П. Н. Губанов. Тогда еще солдаты наверняка не ведали о планах своего командования, которое буквально через несколько дней повернуло их штыки против революционного народа России.

* * *

28 мая иланцы перехватили телеграмму из Нижнеудинска в адрес начальника чешского эшелона, стоявшего в Канске: в ней сообщалось, что Нижнеудинск чехи уже взяли. Красногвардейцы под командованием Р. Карабача немедленно выехали в Канск и, прицепив к эшелону паровоз, отправили его на восток. А вслед ему — точно так же, не ведая никаких переговоров с чехами, и второй эшелон, только что прибывший на станцию.

Ночью красногвардейский штаб получил известие, что Канск не принимает поездов. Надсмотрщик связи Фомин сообщил также, что в городе эсеровский переворот. Под командованием заместителя председателя Иланского ревкома С. Елисеева красногвардейцы стали спешно готовиться к обороне. Но было уже поздно: отряд белочехов, выгрузившийся перед входным семафором, цепью двинулся на

поселок. Одновременно на станции выступили местные эсеры.

Перед лицом превосходящих сил, понимая, что плохо вооруженные, недостаточно обученные красногвардейцы не смогут дать отпора солдатам регулярной армии, избегая кровопролития, ревком отдал приказ отступить, сохраняя оружие.

Руководители иланских рабочих тогда еще не верили в силу эсеров-меньшевистских контрреволюционеров, не пользовавшихся поддержкой народа, но понимали — предстоит суровая борьба за восстановление Советской власти.

В поселке всюду развернулись эсеры, предводительствуемые Томашевичем. На поддержку они призвали кулачество окрестных сел и отряд так называемого «Союза увечных воинов». Уже 29 мая они начали по Иланскому аресты, обыски, погромы. Захватить им удалось немногих — часть красногвардейцев и большевиков скрылась из поселка, некоторым удалось присоединиться к отрядам защитников Ключвенского фронта и с оружием в руках вступить в бой. Арестованных заключили в местную каталажку, а некоторых сразу же отправили в канскую тюрьму.

Эсеры митинговали каждый день и каждый день решали, как быть с арестованными. Сходились в одном: расстрелять. Утихомирил их чешский комендант, выдавший распоряжение об освобождении взятых под стражу. Чехи, вспоминает П. Н. Губанов, предпочитали пока не обострять отношений с народом, да и опасались, что, если расстреливать всех, кого схватит новая власть, то поезда, пожалуй, водить станет некому.

НЕ ПОМЕРКНЕТ НИКОГДА...

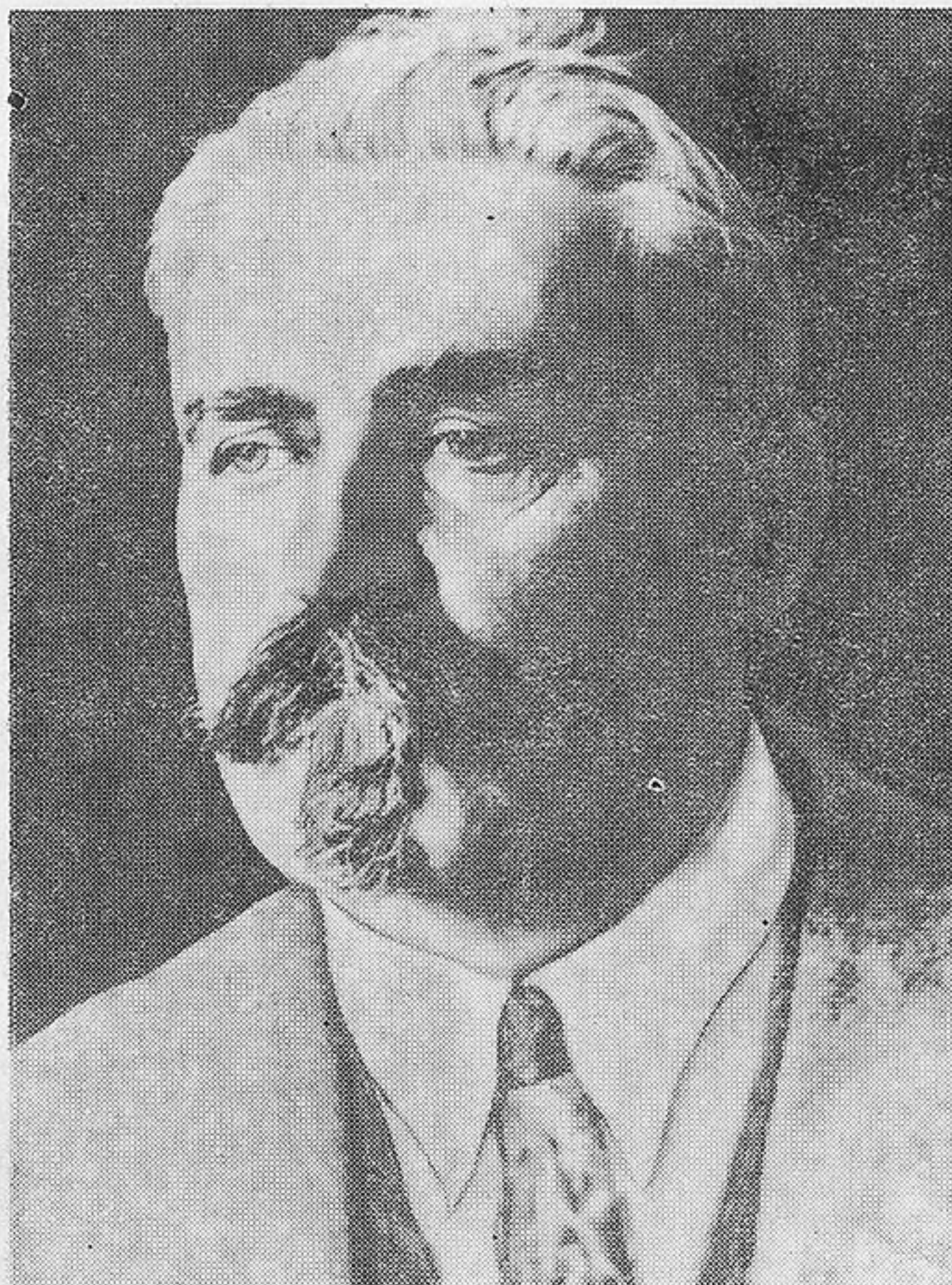
Стремительность событий, неожиданность переворота, противоречивые вести о разгроме власти Советов по Сибири, о казнях подавляли людей. Партийная организация в Иланской резко сократилась — кто погиб, кто арестован, кто вынужден был скрываться. Большевики перешли на нелегальное положение, но не смирились, а продолжали действовать соответственно изменившимся условиям.

Как ни тяжела горечь поражения, а поддаваться унынию было нельзя. Уйдя в подполье, большевики начали борьбу в новых условиях. Господа социал-революционеры недолго играли в демократию, уже вскоре они восстановили порядки и законы, действовавшие во времена царизма. Торговцы и кулаки взвинтили цены на самые необходимые товары, махровым цветом распустилась спекуляция. Между тем заработки железнодорожников падали, а рабочий день увеличивался до 10—12 часов. Семьи иланцев голодали. Все понимали, что выход из этих тяжелых условий один — борьба. Уже через десять дней после начала контрреволюционного мятежа белочехов буржуазная газета «Сибирская жизнь» признала, что «симпатия большинства рабочих на стороне только что свергнутой власти».

И хотя всякая попытка заявить о тяжелом положении рассматривалась властями как большевистская агитация и жестоко подавлялась, железнодорожники поднимались на борьбу. В октябре по сибирским дорогам запылала забастовка, охватившая район от Челябинска до Иннокентьевской. Стачка возникла в знак протеста против отмены трудо-



1917 год. Митинг рабочих и служащих паровозного депо, посвященный первым декретам Советской власти



Ф. В. Ленгник, соратник
В. И. Ленина по революционной
борьбе. С октября 1900 года
по март 1901 года отбывал
ссылку в Иланском,
работал слесарем
по ремонту паровозов



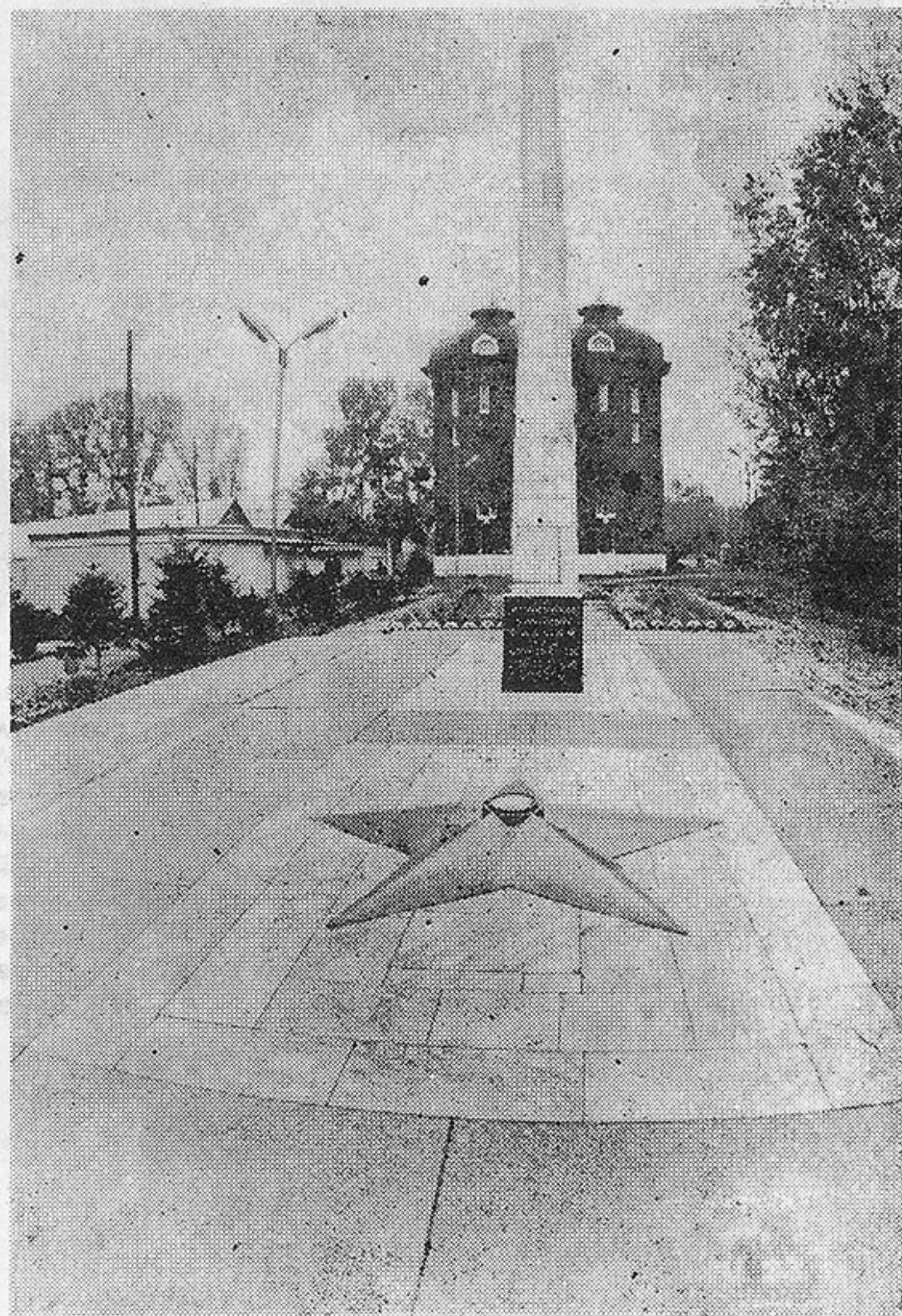
Р. С. Карабач, один из руко-
водителей восстания
иланских рабочих
в декабре 1918 года



И. Г. Милехин,
руководитель восстания
иланских рабочих
в 1918 году



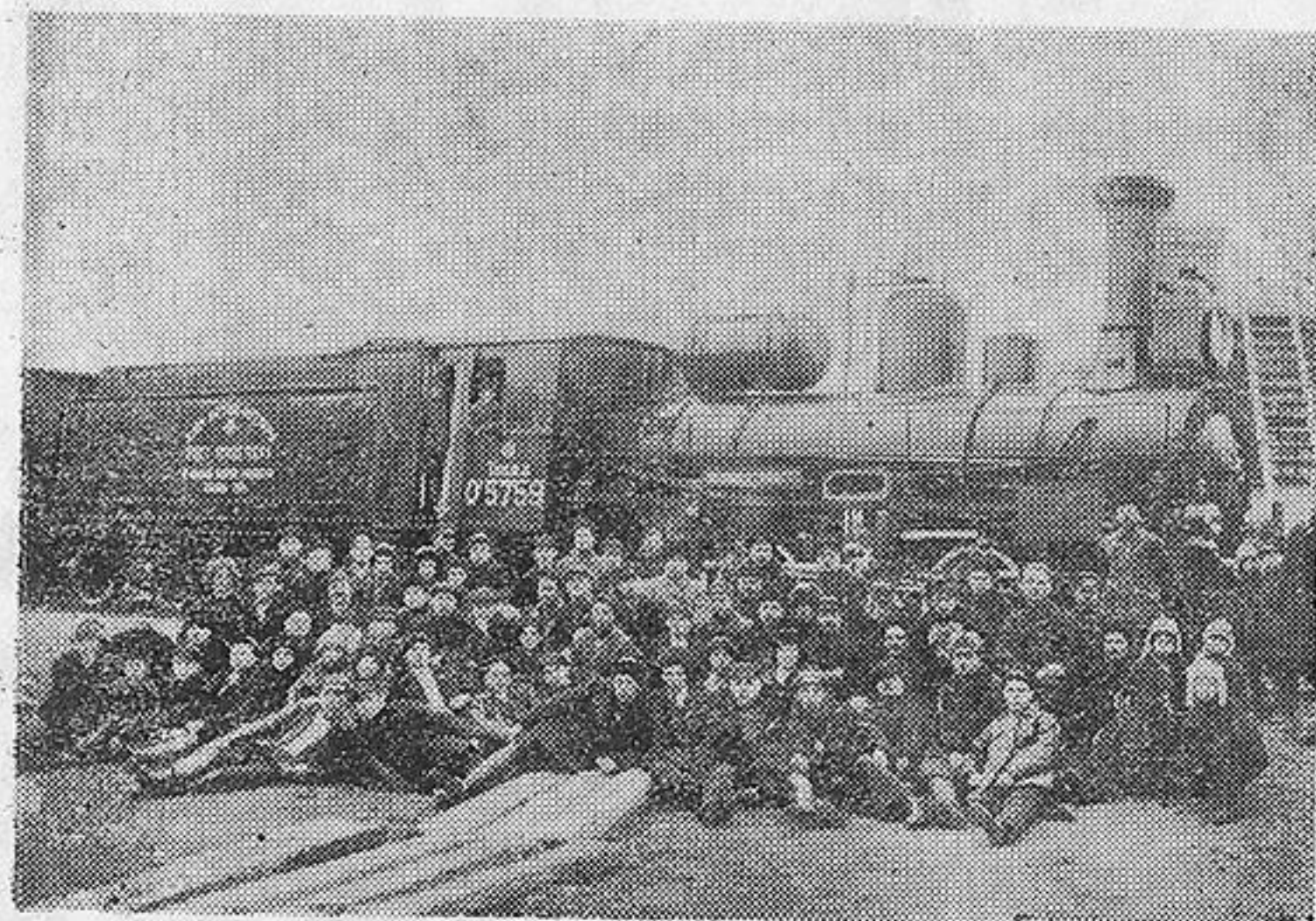
Участники вооруженного восстания в Иланском
в декабре 1918 года и организаторы первой ком-
сомольской ячейки. Первый ряд (сидят на полу):
А. Кочетков, С. Ветров, И. Ветров, А. Ветров;
второй ряд (слева направо): М. Шпак, И. Фона-
ков, Н. Харитонов, В. Филиппов, Р. Карабач, Ф.
Гончаров, В. Апанович; третий ряд: А. Мавренов,
(не установлен), В. Серговицкий, В. Хлюстов,
Астраханцев (имя не установлено), Е. Щуренков;
четвертый ряд: Г. Деветьяров, П. Губанов, С. Ге-
лумбовский, С. Козлов, (не установлен).
Фотография сделана в 1922 году



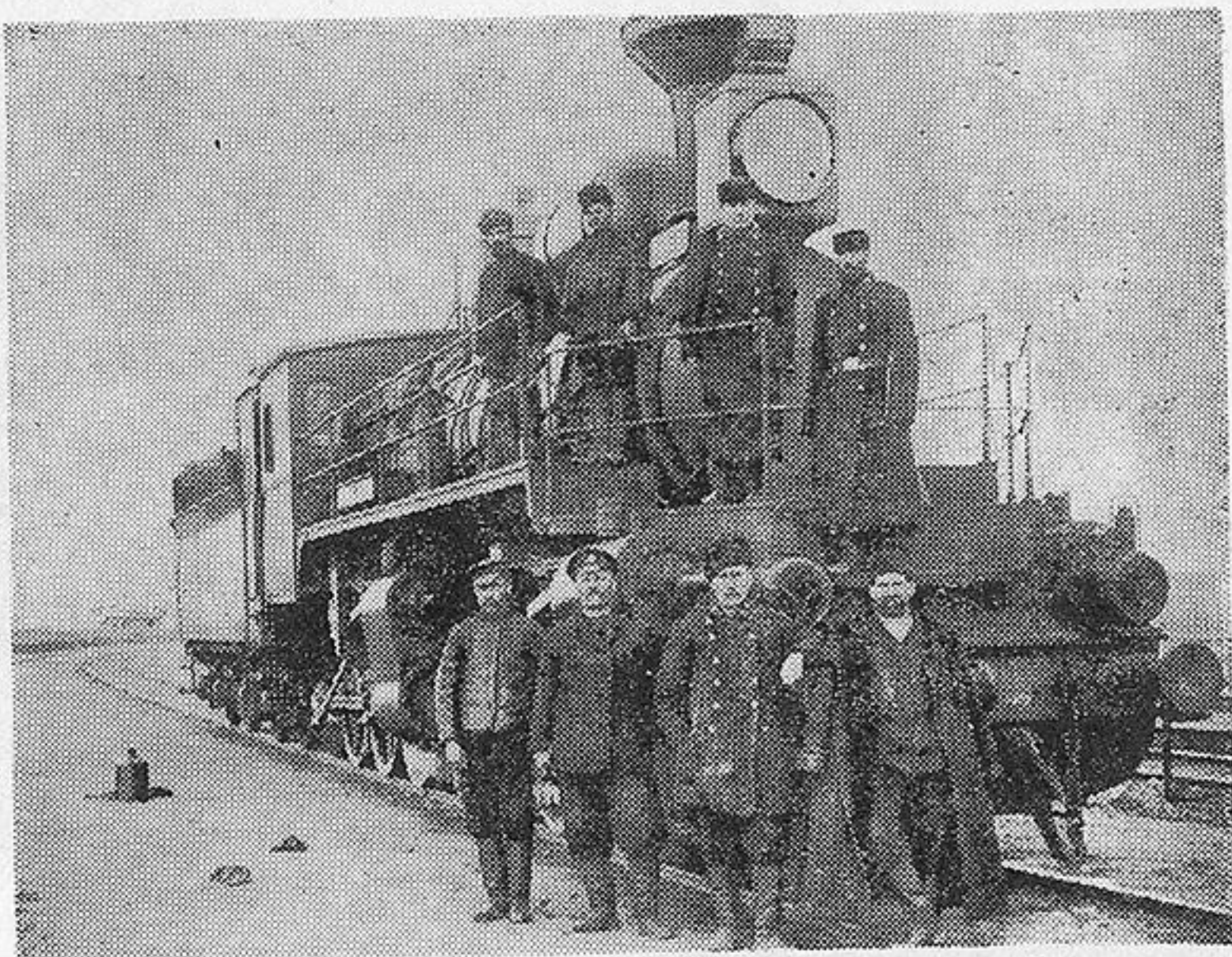
Памятник иланским рабочим,
павшим в борьбе
за Советскую власть



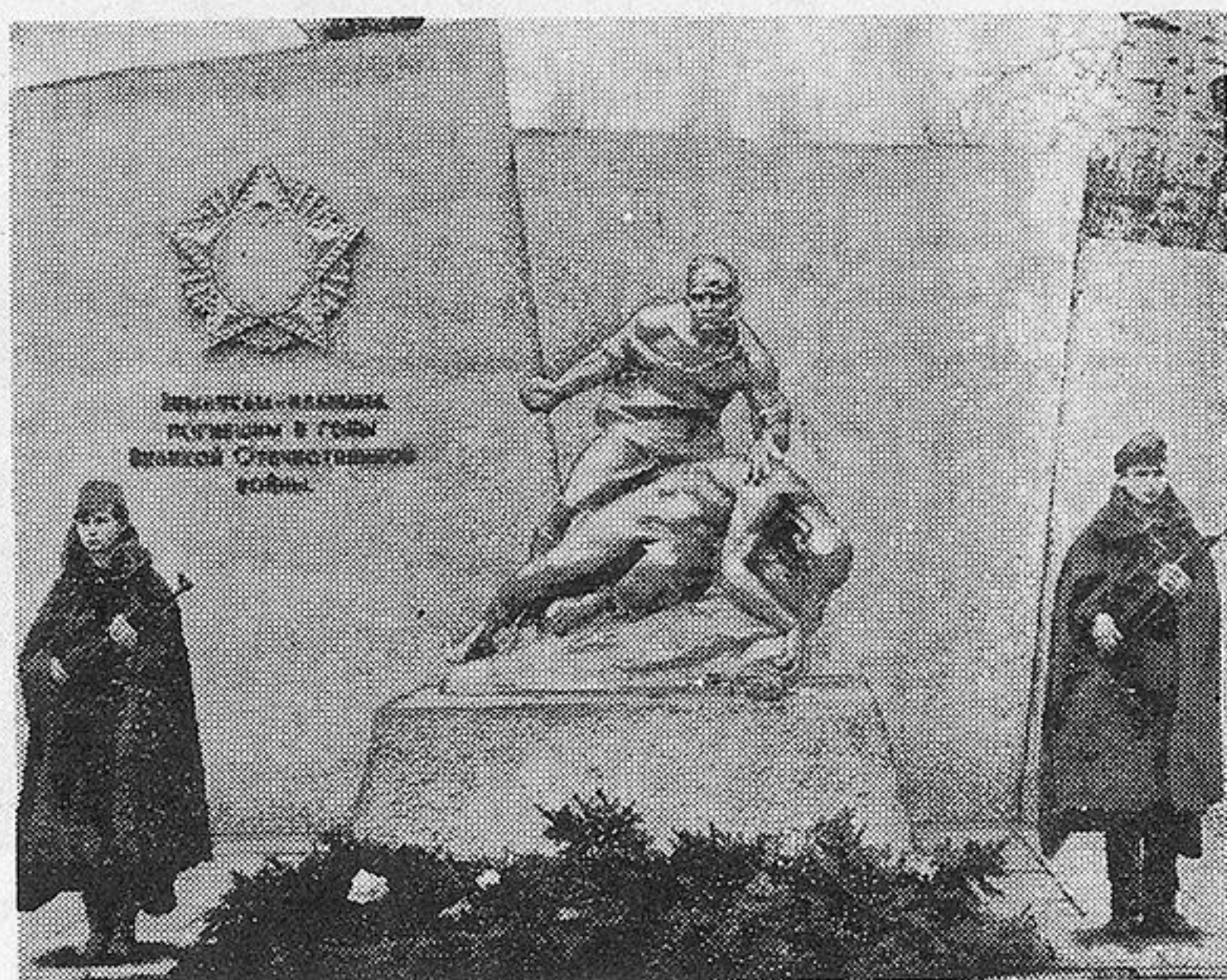
Делегаты I съезда комсомола от Канского уезда. Во втором ряду в центре — В. Яковенко



Этот паровоз молодежь Иланского отремонтировала к 10-й годовщине Октября



Поездная бригада Иланского паровозного депо.
Внизу второй слева — машинист И. Добровольский



В городском парке железнодорожников

◀ Памятник иланцам, погибшим в годы Великой
Отечественной войны

вого законодательства Советской власти, в частности, 8-часового рабочего дня и расценок зарплаты, против политических репрессий, арестов и увольнений. Достаточно сказать, что лишь одним приказом 5 июля 1918 года было уволено на станции Иланской 46 человек, а в Красноярске — 56 кондукторов и 32 станционных служащих. 7 октября начали стачку железнодорожники Красноярска, назавтра их поддержали иланцы. На подавление забастовщиков тут же были брошены отряды чехов и белогвардейских солдат.

Большевики рассматривали октябрьскую стачку как пробу сил перед решительным натиском. Иланцы готовились к вооруженному восстанию против Колчака, которого контрреволюция 18 ноября провозгласила верховным правителем России, разочаровавшись в способности «социалистов» — эсеров и меньшевиков. Первая подпольная конференция большевиков Сибири взяла курс на общесибирское вооруженное восстание. Сигналом к нему должно было послужить выступление омских рабочих.

Начальник колчаковского военного контроля писал в те дни в политическом обзоре по Восточной Сибири: «Очагами большевизма следует признать город Красноярск с тремя тысячами распропагандированных железнодорожных рабочих, станции Иланская, Зима, Иннокентьевская и Черемховский угольный район». Настроение в рабочих массах после октябрьской стачки железнодорожников было боевое, крестьянство тоже поднималось на борьбу. Большевики стремились организованно направить движение народа, не дать ему

распылиться. Подготавливая Всесибирское вооруженное восстание, они ставили перед ним в качестве главной задачи поддержку Красной Армии, развернувшей на фронте успешные боевые действия против Колчака.

Решающий день несколько раз откладывался: то там, то здесь по доносу провокаторов арестовывались подпольные партийные комитеты, рвались связи. Наконец этот день настал. 22 декабря вспыхнуло пламя восстания в Омске. Оно закончилось трагически. После неслыханной по жестокости расправы с рабочими Колчак торжествовал победу: навсегда он отбил охоту у рабочих Сибири восставать. Но уже через пять дней, 27 декабря 1918 года, одновременно восстали железнодорожники Иланской, рабочие и солдаты Канска...

Еще в первые дни после контрреволюционного переворота подпольный комитет установил связь с Канском, Красноярском и Нижнеудинском. Ее поддерживали через машинистов, кондукторов, которые имели возможность выезжать на линию, не вызывая подозрений. Например, контакты с нижнеудинскими товарищами иланцы имели через машиниста Емельянова. С сельскими ячейками сносились через рабочих, родственники которых проживали в деревнях округи. Так, братья Иван и Витт Кренцы помогли установить постоянную связь с шеломовской ячейкой (Иван работал в Иланском депо).

Иркутский комитет в ноябре, выйдя на подпольную организацию большевиков Иланской, направил сюда листовки, указания, послал своих постоянных представителей Матвея и Елену.

Одним из главных в подготовке восста-

ния встал вопрос об оружии. Кое-что красногвардейцам удалось сохранить — два десятка винтовок, ружей и несколько гранат. Но этого было явно недостаточно, ведь против рабочих в Иланской стоял вооруженный отряд в 110 человек — солдаты железнодорожной охраны и колчаковские милиционеры. К тому же иланцам предстояло выехать на помощь канцам, где превосходство сил противника было еще выше. Тайно скупали у жителей Иланской и крестьян окрестных сел сохранившиеся берданки. Добывали оружие у колчаковцев. Однажды смазчики А. Дергач, М. Шпак, П. Фанаков и путеец И. Китаев, намеренно повредив буксы и тормоз одного из вагонов воинского эшелона, предложили выкатить его из состава для ремонта. В тупике под надзором часового вагон поставили на домкрат. Возились долго, потом призвали на помощь солдата. Пока тот держал тормозную тягу, Шпак с противоположной стороны открыл вагон, заскочил в него и зацепил ящик с винтовками. Спустить его в сугроб кювета было делом мгновений. Так же незаметно прикрыли дверь и подвесили на место пломбу...

Штаб вооруженного восстания в Иланской возглавили большевики-подпольщики И. Милехин, М. Зорин, В. Берштейн, Г. Деветьяров и другие. Активное участие в подготовке восстания принимали Р. Карабач, Ф. Гришаев, Н. Денисов, И. Лекомских, Ф. Пермяков, А. Баев... Трудно перечислить всех партийцев и беспартийных товарищей, вложивших свою энергию, бесстрашие, находчивость в дело борьбы рабочих за освобождение.

Поздним вечером 26 декабря один за другим в маленький домик, что притулился с краю в Сидякином переулке (позже его называли Батарейным, ныне улица Е. Голованя), на квартиру железнодорожного рабочего Сайчика стали собираться гости. Пили чай, разговаривали о том, о сем — явно поджидали кого-то. Хозяин несколько раз выходил во двор: нет ли чего подозрительного. Наконец сквозь закрытые ставни послышался скрип полозьев, а вслед за ним условный стук в дверь. И вот уже на пороге в клубах морозного воздуха появилась внушительная фигура. Высокий воротник долгополого тулупа закуржавел от инея — далекая была дорога.

— Здравствуй, Родион!

— Давненько я дожидался вашего зова, товарищи! — басит приезжий. Родион Карабач, а это был он, заочно включенный в штаб восстания, до поры до времени скрывался от колчаковцев в деревне. Теперь «военспец» иланцев должен был вступить в дело. К десятку руководителей присоединились еще семь самых активных участников подготовки восстания.

— Ну что ж, будто бы все в сборе. Можно начинать...

Уточняются детали ранее разработанного плана, Родион Сидорович вносит поправки. Ему не нужно карты поселка — все улочки, все закоулки станции и депо ему хорошо знакомы.

Успех восстания не вызывал у иланцев сомнения. На него поднимались обученные в Красной гвардии бойцы, и они были вооружены. Канская организация обещала поддержку военного гарнизона.

Во многих домах Иланской в эту ночь не ложились спать мужчины, сторожко прислушивались — ждали сигнала. Закончено совещание, тихо выходят его участники, направляются к назначенным местам — три отряда должны выступить в разных частях поселка и станции одновременно.

Пятеро рабочих во главе с телеграфистом Платоном Потатуркиным и путевым сторожем Степаном Халютой имеют поручение разобрать пути и порвать телеграфные провода восточнее станции, у разъезда Бузюк. Путь долог — верст пять, не меньше, — то железнодорожной колеей, то трактом, то снежной целиной. Ночь, мороз. Но дошли и сделали свое дело.

Другая группа вооруженных рабочих, которой руководил смазчик М. Зорин, обезоружила местную милицию, заняла телеграф. Здесь назначили комиссаром машиниста Ивана Добровольского. Утром связались с Канском.

Самое ответственное задание Родион Карабач взял на себя. Захват солдатских казарм был молниеносным и неожиданным для защитников омского диктатора. В два часа ночи они преспокойно храпели на своих нарах. Единственному часовому приставили к виску дуло пистолета:

— Стучись!

Тот послушно забарабанил в двери. Назвал себя. Ему открыли. В казарму заскочили рабочие.

Без единого выстрела иланские железнодорожники захватили власть в свои руки. Тишину раннего морозного утра разорвали призывные звуки деповского гудка. Митинг был

коротким. Объявили о восстановлении Советской власти, о том, что колчаковские органы управления упразднены и распускаются как антинародные. На митинге И. Г. Милехин сообщил о восстании в Омске и что на борьбу с Колчаком поднимается весь народ в Сибири. Большевики просили трудящихся поддерживать восстание.

Связь с Канском по телефону была уже установлена, восставшие рабочие города просили помощи. Тут же организовали вооруженный отряд из ста красногвардейцев, который на поезде выехал в Канск.

А здесь события развивались не так, как предусматривал первоначальный план...

В боевых дружинах Канска состояло 80 рабочих — кожевников, металлистов, деревообделочников. Подпольщики установили связь с уездным крестьянством, с солдатами 32-го сибирского полка, лагерем военнопленных, приобрели несколько ящиков патронов, винтовки. В назначенный час восставшие разоружили милицию, заняли железнодорожный вокзал, почту, телеграф, помещения офицерского собрания, уездной и городской милиции, охранного отделения, управления воинского начальника и захватили оружие. Другая группа тем временем двинулась к военному городку на соединение с восставшими солдатами и на освобождение красногвардейцев из лагеря военнопленных. Но положение в военном городке осложнялось с каждым часом. Восставшая вторая рота натолкнулась на сопротивление караульной команды. Завязался бой. Дружинников, двигавшихся на освобождение пленных, пулеметным огнем остановила колчаков-

-ская застава. Рабочие остались без поддержки солдат.

Довольно сильный гарнизон, стоявший на охране моста через Кан, был извещен о начавшемся восстании бежавшим из города офицером. Плотным ружейным и пулеметным огнем это белогвардейское подразделение встретило иланцев. Пришлось отступить перед превосходящими силами колчаковцев. Стало ясно: восстание в Канске обречено.

На милость врага рассчитывать не приходилось, руководители восстания приняли решение: покинуть Иланскую, пробираться к партизанам. Группа рабочих во главе с М. К. Зориным двинулась в леса, не возвращаясь в поселок, со станции Теплые Ключи. Другие уходили, успев попрощаться с родными.

Это не было отступлением. В неожиданно изменившейся ситуации большевики, возглавившие восстание, нашли единственно верный выход: переменить форму борьбы. Не складывая оружия, перейти к партизанским действиям, объединиться с крестьянским подпольем уезда.

После прохода поезда с вооруженными рабочими путейцы из Теплых Ключей (здесь действовала группа большевиков иланской подпольной организации под руководством машиниста Романа Мучко) разобрали железнодорожные пути. Это сорвало попытку в тот же день прорваться в Иланскую бронепоезду, под прикрытием которого в Канск уже прибыл карательный отряд полковника Петухова и конная сотня казачьего есаула Трофимова. Бронепоезд вынужден был повернуть назад.

* * *

Расправа над восставшими в Канске началась в тот же день. Отряд особого назначения, стоявший в Ключвенной и приготовленный колчаковцами для наступления против партизан, действовавших в районе Нарва — Камарчага, прибыл уже после того, как белогвардейцы и дружина местных «благонадежных обывателей», оправившись от потрясения, начали массовые обыски и аресты. И без того переполненная тюрьма забивалась новыми жертвами террора.

В Иланской каратели появились назавтра. Трофимов со своими казаками двигался трактом, Петухов прибыл с бронепоездом и отрядом в 200 штыков по восстановленному пути. И началась расправа.

Хватали всех подряд и гнали на пристанционную площадь. Более трехсот рабочих стояли в окружении двойного кольца белогвардейцев, оцетинившихся штыками. Предатели Росицкий и Груздев услужливо подготовили списки руководителей и активистов восстания, указали их дома.

Петухов готов был всех, кого свели на площадь, расстрелять. Спасти большую часть арестованных удалось лишь потому, что начальник депо Тульчинский вовремя подсказал палачу:

— Если вы расстреляете всех рабочих, то некому будет поезда водить. Даже ваш поезд не сумею отправить.

Началась сортировка. Помилованных высекли шомполами и распустили, а активных участников восстания загоняли в вагоны. Се-

мерых вывели за вокзал и поставили у кирпичной стены водонапорной башни. Сюда же пригнали ребятишек из школы: чтоб видели и запомнили, научились смирению.

Сухо треснул в морозном воздухе залп. Но, видно, дрожали руки у карателей. Остался стоять слесарь Лекомских, алое пятно расплзалось по его груди.

— Наша кровь падет на ваши головы, убийцы! — крикнул он, собрав последние силы. Офицер, выхватив винтовку у солдата, ринулся на рабочего, проколол его штыком. Палачи набросились и искололи штыками тяжело раненных Голованя и Салко.

Расстреливали участников восстания возле водокачки и у артезианского колодца — там, где теперь зеленеет сад железнодорожников.

Более семидесяти рабочих увезли в Канск, в тюрьму. Многие из арестованных вскоре умерли в тюрьме от пыток и побоев. Большую группу иланцев белогвардейцы в один из январских дней вывели на берег Кана и расстреляли. Так погибли Иван Добровольский, Яков Урюков, Федор Пермяков, Дмитрий Болдырев, Владимир Берштейн и десятки других.

Участника восстания рабочего Н. Агичеева беляки поймали через полгода на Енисее и тоже расстреляли.

К расправе над иланскими рабочими приложило руку и кулачье. Пятерых участников восстания поймали карапсельские богатеи, жестоко избили, а затем отправили в Канск. В селе Тины кулаки опознали пробиравшегося к шиткинским партизанам, что действовали в районе Тайшета, Ивана Григорье-

вича Милехина. Они зверски убили его.

Выдали кулаки и рабочих из Теплых Ключей, что 27 декабря разобрали путь и порвали телеграфные провода, защищая иланцев от немедленной расправы карателей. В тюрьму попали почти все члены этой маленькой большевистской группы — братья Михаил и Филипп Гридюшко, Игнат Козлов, Иван Яцкевич, Антон Лопатин, Петр Рохманов и их руководитель Роман Семенович Мучко. Четырнадцатого июля 1919 года шестерых расстреляли на западной окраине Канска у самой железной дороги, лишь одному из них — А. Лопатину удалось спастись. Его как несовершеннолетнего пытали особенно жестоко, надеясь, что паренек не выдержит мучений, станет податливее. И, видимо, палачи не оставляли надежд... Антона отправили обратно в тюрьму, откуда его вызволила Красная Армия.

На месте казни патриотов теперь стоит скромный обелиск с их именами. А прах перенесен в братскую могилу, где захоронены сотни жертв колчаковского террора, в том числе и погибшие от рук палачей иланские рабочие, увезенные в канскую тюрьму.

В Иланском это событие отмечено несколькими памятниками: в железнодорожном саду стоит обелиск, на водонапорной башне, водокачке, в депо и саду установлены мемориальные доски, напоминающие о страшных событиях тех дней. Именами героев восстания названы улицы города. 27 декабря 1978 года на привокзальной площади Иланского был открыт обелиск, чтобы память о павших в борьбе за власть Советов жила вечно.

Причиной поражения восстания была его недостаточная подготовленность и организованность. Солдаты не сумели сохранить в тайне подготовку к выступлению. Не удалось достичь одновременности в действиях рабочих и крестьян Канского уезда.

Известно, что в подпольной организации села Тасеево недооценили возможности скоординировать действия крестьян и рабочих. В. Г. Яковенко писал в своих воспоминаниях: «В конце ноября приезжал ко мне один товарищ с сообщением, что Канская организация думает пойти на открытое вооруженное выступление и просит прийти нас к ним для совместных действий. Обсудив это предложение, мы признали его совершенно неосуществимым, так как не было никакой возможности вооруженному отряду в 70 человек пройти незамеченным расстояние в 150 верст. Поэтому мы отказались от предложения как явно несерьезного и фантастического» *. Однако крупный партизанский отряд под командованием Жестикова двигался на помощь Канску, но у села Большая Уря его встретил член подпольной организации прапорщик канского гарнизона Лаптенко и известил о разгроме восстания. Партизаны, так и не приняв участия в восстании, повернули назад.

Тем не менее восстание сделало свое дело — пролетарские массы получили сигнал к активной борьбе с колчаковщиной. Уже в ночь на 28 декабря, узнав о восстании рабочих в Иланской и Канске, крестьяне села Ры-

* Яковенко В. Г. Записки партизана. — Красноярск: Кн. изд-во, 1968, с. 28 (переиздана в 1988 г.).

бинского под руководством своей большевистской организации захватили волостную управу и арестовали милицию. Одновременно начались восстания крестьян Перовской, Вершино-Рыбинской, Шеломовской и Тасеевской волостей. Не без основания белогвардейцы считали, что события эти «есть выполнение одного и того же плана, проявления которого были в г. Красноярске в виде забастовки печатников и железнодорожных рабочих». После омского и канско-иланского восстаний колчаковцы распределили по всей линии железной дороги довольно значительные войсковые части. И это тоже было маленькой победой восставших: «верховный правитель» не мог сконцентрировать всех своих сил на фронте с Красной Армией.

Колчаковцы, после подавления выступления рабочих Иланской, в своих рапортах расписывали «доблесть» и «подвиги» карателей, более того — видимо, спасая свою шкуру, они изворачивались перед высшим начальством, утверждали, что «в Илани новосформированный совдеп весь состоял из постороннего элемента, а не иланских рабочих», что восстание совершено «преимущественно пришлым элементом».

В развернувшейся партизанской войне активное участие принимали рабочие Иланской, большинство их оказалось после восстания в северной части Канского уезда, поскольку связи с этим районом были крепче. В. Г. Яковенко, командующий Тасеевским партизанским фронтом, вспоминал: «В момент восстания в Тасеево, которое произошло спустя два дня после иланского и канского, наша партийная организация пополнила свои ряды

большевиками-рабочими, бежавшими от расправы белых из Канска и Иланска. В числе их были тт. Кобрин, Зорин, Шульдинер, Ойхайзер...» Надо сказать, что под фамилией Кобрин скрывался один из руководителей иланского восстания А. Сайчик. Был известен партизанам как Р. И. Золотарев и другой руководитель иланцев — М. К. Зорин.

Первоначально — до объединения всех североканских отрядов в один партизанский фронт — рабочие-железнодорожники небольшими группами расходились и вступали в крестьянские вооруженные дружины. Дворяткин, житель Ношинской волости, работавший на станции Иланской, вывел товарищей Якушенко и Лягалова в деревню Асанскую, где они вступили в отряд петроградского рабочего Н. Строганова. Сайчик, Шахматов, Зорин, Голубович и другие ушли сначала в села Кучеровской волости, а затем также перебрались в отряд села Асанского. Шпак и Фанаков, чудом избежавшие расправы (28 декабря им под видом смазчиков удалось выехать на товарняке из Иланской), также в конце концов оказались в Тасеевском отряде.

Колчаковцы в своих документах утверждали, что поводом к восстанию в Шеломовской, Фаначетской и Тасеевской волостях «послужила агитация большевиков, сбежавших в тот район следом за понесенным поражением их банд в гор. Канске и станции Иланской». Это не совсем так. Выступление крестьянских масс назревало само по себе, здесь события развивались своим ходом, хотя и не без влияния рабочих. Несомненная правда, однако же, в том, что рабочие, как более подготовленные в политическом отношении, оказали громад-

ное влияние на развитие партизанского движения в Канском уезде. Многие из них стали во главе Тасеевского партизанского фронта, работали в его штабе и пропагандистских органах.

Несколько иланцев оказались в партизанской армии Кравченко и Щетинкина, например, Р. Карабач. Воевали они в рядах Кучеровского отряда и среди партизан Шиткинского фронта, действовавшего в районе Тайшета. Профессиональные железнодорожники со знанием дела помогали партизанским отрядам в «рельсовой войне», которая приняла невиданные размеры в 1919 году.

Независимо от времени и места возникновения партизанских отрядов в колчаковском тылу почти все они располагались вдоль Транссибирской железнодорожной магистрали, являвшейся наиболее уязвимым местом в планах колчаковцев. Если еще зимой на участке Канск — Тайшет удавалось пропускать по 4—5 поездов в неделю, и то под прикрытием броневика, то к весне движение на дороге замирало порою на несколько дней. Судя по белогвардейским сводкам, в районе Тайшет — Ключвенная 8 мая было пять крушений, 9-го — восемь, 23 мая — три. Для охраны моста через Бирюсу пришлось поставить бронепоезд. Железнодорожные мастерские и депо работали впустую — больше портили, чем выпускали. Партизаны были практически неуязвимы в этой борьбе — на магистраль они выходили днем и ночью, разбирали путь, взрывали мосты. Предпринимаемые же карательные экспедиции не достигали цели, настичь партизан не удавалось, и все чаще колчаковцы норовили отыграться в своей бессильной

злобе на мирных жителях, на стариках, женщинах и детях. Народный гнев нарастал, ряды борцов множились.

Большевики находили повсеместную поддержку. В конце ноября 1919 года в Иланскую приехала Л. Литвинова, член третьего подпольного Красноярского комитета РКП(б). Устроившись на квартире у телеграфистки Лиды Семеновой, она довольно быстро через Ивана Ветрова установила связи с иланской нелегальной партийной организацией. Литвинова вспоминала, что парторганизация эта была довольно сильной, насчитывала не менее тридцати человек, прочно опиралась на беспартийных рабочих и имела крепкие связи с тасеевскими партизанами. Подпольщикам удалось найти подходы к охране стоявшего в тупике артиллерийского склада (это были несколько вагонов) и добывать боеприпасы, которые немедленно переправлялись в отряды. Когда парторганизация решила совместно с партизанами Яковенко организовать диверсию против отступающих на восток интервентов, беспартийные товарищи Борисов и Федоров — они работали в администрации депо и не раз уже помогали подпольщикам — раздобыли взрывчатку и шнур. Боевая операция, одна из многих подобных, прошла успешно: очередной эшелон пустили под откос вблизи станции Иланской. Партизаны пополнили свои запасы мукой, сахаром, а также сапогами и прочим имуществом.

* * *

В конце августа 1918 года началась мобилизация молодежи в колчаковскую армию.

По решению подпольного комитета РКП(б) группе красногвардейцев, молодых партийцев и сочувствующих поручили вербоваться в белую армию. «Сайчик и Лягалов, — вспоминал потом И. П. Ветров, — посоветовали ехать в Канск, где нас не знают, и призываться с тем, чтобы в рядах белых вести подпольную партийную работу». Иланцы И. Ветров, Г. Ладыженский, Ф. Еркин, П. Степаненко, Н. Хрулев и другие вскоре стали рядовыми в первой роте Александровского батальона, расквартированной на станции Батарейной под Иркутском. Позже роту новобранцев под командованием прапорщика Р. Багаева перевели на охрану Александровского централа, в котором томились тысячи борцов за Советскую власть.

Благодаря умелой работе И. Ветрова и Г. Ладыженского среди солдат, к ним сначала примкнули рядовые Рулин, Мурат, Паздер, Никифоров, Похилевич и сам командир роты Багаев, а затем и все это подразделение белого войска стало разделять взгляды и цели своих агитаторов и руководителей.

Долго не удавалось иланцам установить связи с подпольным иркутским центром. Лишь весной Иван Ветров смог выйти на нелегальную организацию железнодорожников станции Иннокентьевская, возглавлял которую товарищ Матвей — Петр Рухлов. Через Матвея и Павлика (Павел Москалев) удалось наладить связь иркутского подпольного центра с первой ротой прапорщика Багаева и с третьей ротой на станции Иннокентьевская, в которую перевели писарем Ветрова. Он здесь успел провести работу среди солдат и также организовал подпольную группу. Ладыжен-

ский и Багаев к этому времени распространили свое влияние уже и на вторую роту батальона.

Через революционных солдат Александровского батальона Иркутск установил связи с арестованными — от них цепочку продолжал фельдшер тюремной больницы Семашко, имевший возможность часто и непосредственно вступать в контакт с представителями тюремного комитета. Планировалось 10 сентября поднять восстание в Александровском центре и освободить заключенных в нем большевиков. В нужный момент на помощь конвойному батальону ожидался партизанский отряд Нестора Каландарашвили. Выступление, однако, пришлось отложить: по доносу провокатора контрразведка арестовала П. Рухлова. Но заключенные в ночь с 12 на 13 сентября 1919 года все же подняли восстание в пересыльной тюрьме. Солдаты во главе с Багаевым поддержали их.

Выступление это потерпело поражение — чехи, охранявшие каторжную тюрьму, открыли пулеметный огонь по восставшим, и тем пришлось отступить. Часть бежавших заключенных была вскоре выловлена по лесам белогвардейцами, и лишь немногим удалось влиться в партизанские отряды Каландарашвили и Зверева.

Жестокая расправа, гибель десятков верных боевых товарищей не остановили иланцев в борьбе за свободу. Все эти долгие полтора

года они действовали, нанося ощутимый урон интервентам и колчаковцам, — портили паровозы, вагоны, добывали оружие для партизан. Еще до прихода в Иланскую частей Красной Армии здесь был создан волостной революционный комитет. В эти последние дни ненавистой колчаковщины движение по Транссибирской магистрали замерло: рабочие не выходили в депо, «болели», исправных паровозов не было. Остатки белогвардейского воинства бежали трактом, грабя население, отбирая у крестьян лошадей, сани, одежду, съестные припасы, разнося всюду тиф.

Ранним морозным утром 10 января 1920 года на Московском тракте показался кавалерийский партизанский отряд. Шли на рысях. Алые ленты на шапках и папах. У встречающих — алые банты на пальтишках и шубейках: иланцы уже были извещены, что из Канска выступили к ним тасеевские партизаны. Волнующая встреча! Огромная толпа народа — рабочие со знаменами, их жены, дети... Днем на станцию прибыл бронепоезд «Красный пулеметчик», а вместе с ним и первые бойцы регулярной Красной Армии. В Иланском была восстановлена Советская власть.

НА ЗАРЕ НОВОЙ ЖИЗНИ

«Конференция обсудила три основных тесно связанных между собой вопроса: война, разверстка и транспорт...» Это строки из отчета ответственного секретаря Иланского райкома Ивана Петровича Ветрова в уездный комитет партии о первой организационной районной партконференции, состоявшейся 4 октября

1920 года. Они наиболее точно и четко характеризуют и само время, и насущные заботы иланцев того неимоверно трудного двадцатого года.

Документы свидетельствуют: на Иланском участке тяги было около трех десятков потухших, искалеченных паровозов. Для поддержания размеров движения на довоенном уровне их нужно было в полтора раза меньше, но в том-то и дело, что «оживить» хотя бы пять-десять локомотивов могло, казалось, только чудо. Осмотр показал, что из всех разбитых, стоящих в тупиках и сброшенных под откос вагонов лишь единицы могут быть восстановлены. Нет угля, запчастей, металла. Во многих местах разрушено полотно дороги, а шпалы сплошь нуждаются в замене. Повреждены мосты, в том числе и через Бирюсу. Трудности усугублялись острой нехваткой рабочих рук, кадров квалифицированных железнодорожников.

Восстановительные работы иланские железнодорожники начали сразу же после освобождения. Промедления не терпело само прифронтовое положение района: еще шли бои за Иркутск. Коммунисты, а за ними и все рабочие узла выходят на субботники, проводят недели транспорта, недели помощи фронту. Первая забота — о топливе: для паровозов, электростанции, поселка. Черемховские копи сначала были отрезаны восточным фронтом, затем — разрушенные — они оказались неспособны обеспечить потребности транспорта Сибири в угле. Поэтому все внимание специальной тройки по проведению субботников сосредоточено на заготовке дров.

Архивы, к сожалению, сохранили для нас

лишь малую часть документов, раскрывающих героизм того времени. Протоколы телеграфно кратки: «слушали — постановили». Но когда встречаешь вдруг среди пожелтевших бумаг объяснение коммуниста, не выехавшего на заготовку дров, потому что опорки, в которых он ходит в депо, не годятся для работы в лесу, и резолюцию собрания, признавшего объяснение товарища состоятельным, со всей отчетливостью вдруг понимаешь всю меру нищеты, в которую ввергла страну гражданская война, — насколько мы были босы, раздеты, голодны.

«В нашем нынешнем понимании субботник — это работа в один из двух законных выходных дней с отчислением заработка в фонд укрепления экономики нашего государства, — писал пятьдесят лет спустя в газете «Ленинец» ветеран партии Г. Ладыженский. — А надо бы напомнить нашей молодежи, что в двадцатые годы субботником назывался всякий безвозмездный труд во внеурочное время, в любой день недели. А поскольку тогда мы работали часто без выходных, то и субботник обычно происходил поздним вечером или ночью».

Им не хватало дня для той громады работы, которую предстояло сделать. Тут же, у паровозной канавы, наскоро поужинав куском «чернушки» и парой картофелин в мундире, а частенько, когда не было в доме и этого, на голодный желудок они оставались на ночь в холодных цехах в своей дырявой одежонке.

К концу марта 1920 года иланским железнодорожникам удалось восстановить пять паровозов, детали для них снимали с других локомотивов. Часть холодных машин напра-

вили в Красноярские мастерские. Однако долго еще на станции сохранялось кладбище паровозов. И в 1922, и в 1923 годах депо помимо эксплуатационного плана получало задания по «оживлению» локомотивов, покалеченных в годы войны. Широкое применение находят предложения рационализаторов. Дефицитный цветной металл научились, где возможно, заменять чугуном литьем. Парк локомотивов состоял из машин различных серий и, чтобы приспособить узлы и детали одного паровоза к другому, требовалось немало изобретательности.

Рабочие участка пути ремонтировали разрушенное полотно, мосты, меняли шпалы. Им на помощь пришли красноармейцы — в Иланской был расквартирован первый охранный строительный батальон, солдаты которого произвели большой объем работ. Самые квалифицированные силы коллектив мастерских участка пути направил на восстановление бирюсинского моста.

Шла настоящая война с разрухой. И в ней, как во всякой войне, не обходилось без потерь. Тиф, голод, холод вырывали из рядов бойцов лучших товарищей. В последний путь проводили коммунисты члена исполкома бронепоезда «Красный сибиряк» Петра Щербовича. Простудился на восстановлении бирюсинского моста и не смог победить болезнь кузнец Александр Мозолевский.

Подлинным праздником труда стало 1 Мая 1920 года. День пролетарской солидарности вся освобожденная республика Советов отмечала большим субботником. Собрание Иланской партийной организации 20 апреля

постановило: «1 Мая отпраздновать ударным трудом».

В этот день была проложена железнодорожная ветка к мельнице транспортной потребкооперации. Один из первых комсомольцев Александр Евстафьевич Кочетков вспоминает: «Несложны были технические средства — лопаты, кирки, носилки да тачки. И тех было недостаточно. Не снижая темпа, уставший передавал свой «механизм» отдохнувшему товарищу. Лопаты, носилки не знали отдыха».

Активное участие в этом первомайском субботнике приняли все ячейки, объединяемые Иланским комитетом РКП(б), — в волости и по линии. Ловатская партия организовала жителей деревни на ремонт тракта. «Было исправлено около двух верст», — сообщали партийцы в своем отчете. Коммунисты деревни Степаново и разъезда Стайный вышли на погрузку дров.

Субботники проводились регулярно в течение всего двадцатого года, продолжались и в последующее время. Они в большой мере способствовали налаживанию хозяйства. Но коммунисты вместе с тем понимали, что это вынужденная мера. Поэтому они особое внимание уделяли укреплению дисциплины, повышению производительности труда, росту квалификации рабочих. Решительно пресекались разгильдяйство, недисциплинированность, саботаж служащих. В августе партийное собрание специально рассмотрело работу конторщиков узла. «Поздно являются на работу, не работают по воскресеньям, а это тормозит дело», — говорит докладчик. «Обязать работать в соответствии с требованиями мо-

мента, саботажников удалять от службы», — принимается решение.

Сложная политическая обстановка, сохранявшаяся в Канском уезде, требовала от рабочих, коммунистов постоянной военной готовности. Поэтому парторганизация уделяет неослабное внимание боевой подготовке коммунистов и комсомольцев. Занятия всевобуча, которые проводились под руководством Р. Карабача, обязаны были посещать все члены организации независимо от того, умели они владеть оружием или нет.

В частях особого назначения состояли все коммунисты и комсомольцы. Они патрулировали ночами улицы поселка, выявляли и задерживали скрывающихся контрреволюционеров, уголовников, бандитов всех мастей. Как вспоминает А. Кочетков, работавший в ЧК, усилиями милиции и чекистов уже в первый год восстановления Советской власти удалось предотвратить грабежи поездов, диверсии на линии железной дороги. Осенью 1920 года иланские железнодорожники-чоновцы участвовали в разгроме кулацкого восстания на юге Канского уезда, которое было известно под названием «голопуповского». Затем — в ликвидации банд Соловьева в Хакасии. Активными бойцами ЧОНа были первые иланские комсомольцы. В жестокой битве, в которую им пришлось вступить, были и невосполнимые утраты. Не вернулся из Ужурских степей Федя Сидько — в перестрелке его настигла бандитская пуля. Погиб в бою с антоновцами на Тамбовщине другой иланский комсомолец — Георгий Струков, направленный товарищами на работу в ЧК.

* * *

Организация иланских большевиков представляла реальную силу, способную взять на себя все тяготы по восстановлению разрушенного хозяйства волости и транспортного района. Крепкое ядро было создано еще в дни подполья. Партийный комитет в январе пополнился рабочими, вернувшимися из партизанских отрядов.

В годы борьбы с колчаковщиной отряд иланских коммунистов не поредел: многие погибли в смертельной схватке с врагом, но на их место встали новые товарищи. Принимали их в партию в условиях подполья, в партизанских отрядах, когда зачастую было не до формальностей. Большинство не имело каких-либо партийных документов. Поэтому важно было проверить свои ряды, произвести перерегистрацию членов партии.

15 февраля 1920 года на заседании представителей политотдела 30-й дивизии, Канско-го укома и всей иланской группы был избран временный Иланский комитет РКП(б), которому поручались «вербовка, регистрация и утверждение вступающих членов в новый состав Иланской организации РКП большевиков».

Примечательно, что представителем уездного бюро на этом собрании был товарищ Кобрин — Алексей Сайчик, в доме которого декабрьским вечером 1918 года собрались на последнее совещание руководители иланского восстания.

Восемь дней спустя комитет уже слушал отчет своих посланцев Губанова и Губского, возвратившихся из поездки по линии для вы-

явления коммунистов и организации ячеек на станциях участка. Прочные связи устанавливаются у иланских коммунистов с деревенскими партиячками волости — Далайской, Степановской, Карапсельской, Ловатской, Копейкинской. 2 марта был избран постоянный комитет Иланской организации РКП(б), который и занялся окончательным завершением формирования районно-волостной организации РКП(б).

В мае по завершении перерегистрации членов партии состоялось вручение партбилетов, кандидатских карточек.

По производственному принципу комитет объединил все транспортные ячейки от Ключевой до Тайшета, по территориальному — сельские ячейки Иланской волости. Велось также создание партгрупп по цеховому признаку — из общей организации иланского узла выделились ячейки: деповская, смазчиков, склада топлива, милиции, отделения транспортной ЧК, продучастка, службы пути, вол-исполкома. Эта организационная работа была завершена первой районной партийной конференцией, состоявшейся 4 октября 1920 года. На ней был избран районный комитет партии и ревкомиссия, обсуждены насущные вопросы работы, определены задачи коммунистов района, которые, как уже упоминалось, были сформулированы в триединство: война, раз-верстка, транспорт.

29 делегатов райпартконференции, избранные от 23 партиячек, представляли 279 членов и кандидатов партии транспортного района и Иланской волости (129 коммунистов работали непосредственно в Иланской). Это была реальная сила, которая знала, в каком

направлении нужно идти и как преодолеть главных врагов молодой республики — контр-революцию, голод, холод, разруху — и кото-рая повела за собой десятитысячный отряд беспартийных рабочих и крестьян.

Решающее влияние на рабочих оказыва-ли профсоюзные организации. Их восстано-вление началось зимой — весной 1920 года. По-нимая значимость профсоюзов, Иланский рай-ком направил на профсоюзную работу своих самых подготовленных коммунистов, он счел даже необходимым освободить от обязаннос-тей секретаря райкома И. П. Ветрова и вы-двинуть его ответственным секретарем учк-профсожа, оставив членом бюро райкома.

Участковая профсоюзная организация от Ключевой до Тайшета к июню 1921 года объединяла более трех тысяч железнодорож-ников и была проводником политических зна-ний в рабочие массы, организатором большой работы по налаживанию разрушенного хозяй-ства. Подчас ей приходилось брать на себя и функции управления предприятиями, посколь-ку прежняя администрация бежала вместе с колчаковцами, а оставшиеся спецы саботиро-вали решения Советской власти. Уже в декаб-ре 1922 года райком партии мог констатиро-вать, что профсоюзная организация железно-дорожников «в глазах рабочих вполне обще-признана рабочей организацией».

Под руководством коммунистов в Илан-ске была создана комсомольская организация. Впервые вопрос о создании ячейки Коммуни-стического союза молодежи был поставлен на общем собрании иланской партийной группы 10 февраля 1920 года. Организацию комсо-мольской ячейки взял на себя И. Ветров.

Удивительный это был человек! Почти юноша — 22-х лет от роду, — он был, пожалуй, самым признанным авторитетом среди иланских коммунистов и, как принято теперь говорить, подлинным их неформальным лидером. С завидной энергией и убежденностью в правоте своего дела он взялся и вынес на себе всю громаду работы по организации коммунистов, по возрождению профсоюзов, по созданию комсомола.

Только за пять месяцев, с января по май 1921 года, иланская парторганизация направила для работы в уездных и губернских органах 25 своих лучших коммунистов. Это не могло не сказаться на общем уровне работы. Но, пожалуй, самой большой потерей для организации был Ветров, которого губком отозвал в свое распоряжение. И коммунисты на своих собраниях выносят резолюцию за резолюцией, в которых требуют от губернского комитета РКП(б) вернуть своего вожака на работу в Иланскую. Президиум райкома направил в губком несколько писем — о том же. Просьбу иланцев поддержал Канский уком партии. И она была удовлетворена.

И если это свидетельствует об огромном уважении коммунистов, признании ими авторитета Ивана Петровича Ветрова, то молодежь в нем просто души не чаяла. Во-первых, имя его, конечно, было окружено для ребят романтическим ореолом бойца-подпольщика, а во-вторых, они видели его искреннюю заинтересованность их судьбами, заботами, делами. Ветров всегда находил свободную минутку, чтобы заглянуть хоть ненадолго в их юношеский клуб, поговорить, спокойно растолковать задиристой и скорой на выводы «комсе»

какой-нибудь сложный вопрос — ну, например, разрешить горячий спор, в котором одна сторона убеждена, что коммунизм будет построен через пять лет, а другая считает — никак не раньше чем через пятнадцать. И помечтать вслух вместе с ребятами любил — какая жизнь будет...

По предложению И. Ветрова все коммунисты до 25 лет вошли в комсомольскую организацию — всего в ней к концу 1921 года было около 40 ребят и девушек, а к январю 1924-го — накануне создания районной организации РКСМ по типу партийной — 121 человек в трех ячейках: деповской, поселковой и староиланской.

По мере того как налаживалось хозяйство, укреплялась экономика, рос и авторитет партийной организации, местной Советской власти. Несмотря на то, что коммунисты-железнодорожники по-прежнему лучших своих представителей делегировали на работу в другие партийные организации, направляли на учебу, районная парторганизация продолжала расти, укрепляла свои ряды за счет рабочих, бедноты, батрачества. Подлинно всенародную любовь иланцы проявляли к Владимиру Ильичу Ленину. В резолюциях митингов, собраний они обращаются к нему со словами приветствия, пожеланиями здоровья. В день рождения В. И. Ленина иланцы по традиции устраивали торжественные собрания.

В 1924 году советских людей постигло большое горе — 21 января в Горках скончался Владимир Ильич Ленин. В полной мере разделяли горечь общей утраты и простые люди дальней сибирской станции.

Телеграф принес скорбную весть вечером 22 января. Многие иланцы были в это время в рабочем клубе. Как вспоминает одна из первых комсомолок Т. А. Мозолевская, здесь намечалось какое-то собрание. Вместо него состоялся траурный митинг. «На сцену вдруг поднялся И. П. Ветров. Стоит перед занавесом, мнет в руках шапку, в глазах — слезы. В зале притихли. А когда Иван Петрович срывающимся голосом прочитал телеграмму, наступила гнетущая тишина. Многие плакали...»

Один за другим поднимаются на сцену рабочие. Их скупые слова выражают одно — твердо стоять на страже завоеваний Октября, сплотиться вокруг партии в этот трудный час. Поздно ночью приняли резолюцию: «Мы, рабочие и служащие станции Иланская, выражаем глубокое соболезнование... Мы видим в лице Ленина великую потерю для всего пролетариата, будем твердо стоять на страже пролетарских интересов и завоеваний рабочего класса. Как выразитель воли трудящихся Владимир Ильич всегда стремился объединить всех трудящихся в один тесный союз, руководительницей которого была РКП(б). После смерти Ильича долг каждого рабочего приступить к выполнению оставленных им заветов...»

В день похорон Владимира Ильича, 27 января, в 8 часов вечера, несмотря на жестокий мороз, весь поселок собрался на площади. Басовито и горестно запел свою траурную песню деповской гудок. Ему вторили паровозные гудки. Но вот кто-то, невидимый в темноте, вдруг начал: «Вы жертвою пали...» Вступил второй голос, третий — кто в Илан-

ской не знал эту песню? Через минуту ее пели все.

В скорбные дни с особой силой проявились сплоченность, революционность иланцев, их верность своим традициям. По Ленинскому призыву в партию пришли десятки рабочих узла. «Наблюдается массовая тяга в РКП(б) — как коллективно, так и индивидуально, главным образом из рабочей среды, — сообщал Иланский райком в марте укому партии. — Растет интерес вообще к партии, к проводимым разного рода мероприятиям и т. д., в которых беспартийные товарищи принимают горячее участие».

Около ста заявлений рассмотрел райком, отбирая в партию лучших, самых достойных. За три месяца было принято 88 человек, в том числе 55 рабочих станции Иланская — «от станка». Но и после завершения Ленинского призыва поток заявлений в партию не уменьшался. С мая по август 1924 года по Иланскому райкому кандидатами в члены РКП(б) вступили 43 человека. Характерно, что в результате этого пополнения организация заметно «постарела»: если до 1924 года в ней преимущественно были представлены коммунисты до 30 лет, то теперь в ней до трети состава были рабочие зрелого возраста с большим производственным стажем. Основной прирост по райкому дали железнодорожники Иланского узла: здесь в 1925 году на 52 члена приходилось 68 кандидатов партии. Но если это и сказывалось на работе, то в лучшую сторону. «Активно работают «ленинцы», — отмечал в своем отчетном докладе на райпартконференции секретарь райкома С. А. Козлов.

Пролетарская в своей основе и по большинству членов иланская районная организация оказывала большое влияние на крестьянские массы. Уже на одном из своих первых собраний 25 февраля 1920 года иланская ком-мунка рассматривает вопрос «О посылке агитаторов в деревню». Постановили: «Послать по волости трех товарищей для пресечения контр-революционных слухов... Поручить товарищам едущим организовать избы-читальни в деревне».

Неимоверной важности работа проведена рабочими-железнодорожниками по сбору хлеба для голодающих пролетарских центров. Хлеб в деревнях волости имелся. Но он был попрятан кулаками по тайным лабазам. Такие деревенские богатеи, как Григорьев, величавший себя при колчаковщине «карапсельским богом», еще недавно вагонами поставляли хлеб белогвардейцам, теперь же готовы были сгноить его, но не дать ни зернышка рабочему классу.

В это время иланские коммунисты неоднократно рассматривают вопросы «Об отправке в продотряд пяти человек», «О выборе десяти человек по подразверстке», «Откомандирование тт. коммунистов на подразверстку». И продотрядам в своей работе по извлечению хлебных излишков не обойтись было без помощи трудового крестьянства — бедняков и батраков. Завоевание их на сторону Советской власти было насущной необходимостью политического момента.

Иланская организация РКП(б) 3 марта 1920 года принимает решение: «Ввиду того,

что деревня не осведомлена, темна и невежественна, поручить тов. Долгорукову ускорить выработку плана общеагитационной комиссии и посылку агитаторов в деревню...»

Несмотря на огромную занятость по ликвидации разрухи в собственном хозяйстве, железнодорожники Иланской понимали важность своей работы среди деревенской бедноты и уделяли этому особое внимание. Они видели, что каждый их приезд становится настоящим праздником для крестьян. В благодарственном письме коммунисты села Степаново давали высокую оценку очередному выезду рабочих «в деле просвещения крестьянской массы и разъяснения задач Советской власти», просили делать такие выезды чаще: «подводы будут предоставляться в любое время». Для сельских активистов каждый такой приезд шефов имел особое значение. Митинги-спектакли, немудреные самодеятельные постановки, подготовленные комсомольцами, доклады коммунистов были для крестьян первой школой политграмоты. Поэтому собирались на встречу все от мала до велика.

Поездка рабочего-агитатора коммуниста Павла Козлова по деревням Копейка и Степаново выпала на последние дни мая 1920 года, когда отмечался очередной большой религиозный праздник. Учитель копейкинской школы, встретивший посланца рабочих, сомневался — удастся ли собрать народ. Но пришло почти все село. Подвыпивших дебоширов крестьяне выставили с собрания и с большим вниманием слушали лекцию «о разрухе, о гужповинности и текущем моменте».

В этом интересе к каждому приезду рабочих в деревню было не праздное любопыт-

ство к свежему человеку, не жажда новостей и зрелищ, хотя и это было естественно после полной оторванности от большого мира в годы колчаковщины. Главное было в том, что каждая новая встреча учила бедноту классово-непримиримости к своим угнетателям-кулакам, убеждала крестьянина в том, что рабочий класс — его союзник и защитник.

Укрепление связей между рабочими и крестьянами, влияние сельских коммунистов побуждали деревенскую бедноту на борьбу с богатеями. Она выражалась не только в том, что трудовое крестьянство помогало продотрядам отыскивать кулацкие тайники с хлебом, но и в войне против самогоноварения, которая развернулась сразу же по установлении Советской власти.

Развращающее влияние колчаковщины сказалось на сибирской деревне и таким вот образом: в притрактовой полосе создался некий «рынок», требовавший большого количества спиртного для «доблестного белого воинства», появились целые предприятия, поставляющие сивуху сотнями ведер. Жирели главным образом кулацкие хозяйства, которые специально для самогоноварения держали батраков. Это была выгодная статья доходов для деревенских богатеев. Трудовое же крестьянство понимало двойной вред этой заразы, втягивавшей и бедняцкие хозяйства: в дурман переводился драгоценный хлеб, каждый день пьянство, драки.

Ловатская ячейка создала для борьбы с самогонщиками крестьянскую дружину, вызвала на помощь иланских рабочих. В отчете об этом рейде говорится, что было изъято де-

сят самогонных аппаратов, разрушено две землянки, уничтожены бочки с брагой.

Деревенские заботы были близки и понятны иланцам. Ведь и сам поселок у станции почти на две трети был крестьянским. Семьи многих рабочих помимо занятий на железной дороге вели свое хозяйство. Поселковый Совет и партия уделают неустанное внимание укреплению крестьянских хозяйств поселка и деревни Старая Илань, удовлетворению насущных нужд земледельцев. «Недостача рабочих рук, живого и мертвого инвентаря, недостаток в кузницах и инструментах», — описывает положение земледелия в волости и ее центре секретарь волисполкомовской партиячейки.

И здесь пришел на помощь рабочий класс. В неделю крестьянина, что проходила осенью 1920 года, специальные отряды рабочих, посылаемых в деревню, оказали мало-мощным хозяйствам красноармейцев, семьям партизан, погибших в годы гражданской войны, практическую помощь по уборке хлеба, картофеля, в заготовке сена и на других работах. Рабочие депо и службы пути устроили специальный субботник по сбору металлолома — крестьянским кузницам было передано несколько сотен пудов железа, пригодного для ремонта сельскохозяйственного инвентаря.

С новой силой развернулась шефская работа иланских железнодорожников весной 1921 года. Обсудив решения X съезда РКП(б), в частности о замене продразверстки продналогом, районное партийное собрание вынесло решение принять самое активное участие в проведении недели красного пахля: «Развернуть среди крестьян села разъяс-

нение решений партии о замене продразверстки продналогом, агитацию за увеличение запашки. Развернуть ремонт плугов, борон, других инструментов». За дело взялись мастеровые паровозного депо. Работы оказалось много. Еще в июне райком в своем отчете указывал: «продолжается исправление сельхозинвентаря в мастерских депо».

Для посевной 1922 года государство уже нашло возможность ссудить крестьян семенами. Это способствовало расширению запашки и посева хлеба в волости. Порадовал иланцев и урожай. В результате очередных выборов Советов беднота в деревнях привела к власти своих представителей. Специальные комиссии, работавшие в селах, более реально, чем это делалось раньше, оценили возможности хозяйств по сдаче продналога — в обложении им проводился последовательный классовый принцип, по которому батрацкие и малоимущие крестьянские хозяйства освобождались от уплаты продналога. В середняцких хозяйствах оставались запасы зерна для свободной продажи кооперативным организациям в обмен на товары, машины. С весны 1922 года в сибирской деревне сложились, таким образом, все условия для проведения новой экономической политики.

Беспартийная крестьянская конференция сел Иланской, Касьяновской и Сретенской волостей, состоявшаяся в Иланском в феврале 1923 года, приветствовала положительные перемены в политике по отношению к крестьянству и призвала земледельцев округи к увеличению посевов. В марте партийная конференция поставила перед сельскими коммунистами задачу: «Принять самые решительные

меры к увеличению засева. При этом сеять только семенами, очищенными от тощих и негодных, брать на семена только лучшее зерно». При недостатке качественных семян предлагалось брать ссуду из государственных семенных запасов.

В начале октября 1923 года с большой торжественностью был проведен первый день сдачи единого сельхозналога. Митинг принял резолюцию: «Мы, налогоплательщики Иланской волости, на призыв нашего рабоче-крестьянского правительства отметили сегодняшний день торжественной, организованной и усиленной сдачей сельхозналога, подчеркивая этим наше отношение к правительству трудящихся. Во имя осуществления клича, брошенного нам дорогим Ильичем — «спайка города с деревней», на основе полного восстановления промышленности и поднятия экономической мощности сельского хозяйства, мы громко призываем налогоплательщиков всех волостей Канского уезда последовать нашему примеру. Позор всем, кто отнесется пассивно к выполнению своего долга перед Республикой!»

Уже через три месяца иланские крестьяне полностью завершили сдачу единого сельхозналога. В то же время кооперативные организации закупили около девяти тысяч центнеров хлеба. Способствовало увеличению хлебозакупа и начавшееся в 1924 году снижение цен на промышленные товары.

Поощрительные меры новой экономической политики позволили укрепиться крестьянским хозяйствам поселка и деревни Старая Илань. Здесь каждое третье хозяйство было к 1925 году середняцким. Однако боль-

ше половины крестьян составляла беднота, а 357 человек жили за счет батрачества у кулаков, нанимались на сезонные работы на железную дорогу.

Развивается шефство рабочих над деревней, приобретает новые формы. С 1923 года налаживаются регулярные связи поселковых партячек и предприятий с определенными селами волости: отделение транспортной кооперации берет шефство над Карапселем, участок пути опекает Степаново, рабочие службы движения помогают Далаю, а паровозники шефствуют над деревнями Далай-Отрез и Новопокровка (Котово). В 1924 году сформировалось иланское шефобщество — добровольная организация рабочих, которая координировала и направляла всю работу в деревне. Общество располагало необходимыми материальными средствами для выписки газет и журналов, приобретения литературы, содержания изб-читален. На это рабочие сдавали взносы из своего заработка. В январе 1924 года рабочие депо, например, провели двухнедельник по сбору средств для изб-читален подшефных деревень. Устраивались субботники, деньги от которых также поступали в фонд общества.

Естественно, наиболее значительную помощь получали деревни, где было больше переселенцев, а значит и бедноты. Крестьяне Новопокровки обратились с просьбой организовать школу в их деревне. В этом им была оказана самая горячая поддержка.

С помощью иланских рабочих в Новопокровке была создана кандидатская группа РКП(б) и ячейка ВЛКСМ. При изб-читальне, также открытой иланцами, в зиму 1925—

1926 годов начал работу сельскохозяйственный кружок.

К началу 1926 года иланское шефобщество объединяло более 450 добровольных членов, имело около 200 рублей денежных средств. В его активе были сотни выездов к подшефным крестьянам с докладами и лекциями на актуальные политические и культурные темы, с постановками спектаклей, устройством митингов. Самое активное участие в шефобществе принимали не только коммунисты, но и комсомольцы, беспартийные рабочие. «Интерес крестьян к своим шефам имеется большой», — оценивал работу иланцев Канский уком партии.

Основное внимание коммунисты уделяют объединению хлеборобов в крестьянские комитеты, комитеты крестьянских обществ взаимопомощи, в простейшие коллективные хозяйства — машинные товарищества и товарищества по совместной обработке земли.

Для того чтобы беднота — самый массовый деревенский класс — стала подлинным хозяином в деревне, необходимо было поднимать ее политическую и социальную активность. Практиковались собрания бедноты, на которых предварительно решались все вопросы, выносимые вслед за этим на обсуждение общих собраний сельчан. Тем самым удалось устранить кулаков от выборов в сельские Советы, проводить в жизнь постановления в интересах трудового крестьянства.

Характерен такой пример. В начале двадцатых годов в Ловати, несмотря на все усилия и призывы, так и не удалось построить школу. Заготовленный лес лежал, а нанять плотников сельское общество отказыва-

лось: не на что, мол. Кулаки, кровно заинтересованные в темноте и невежестве своих односельчан, сумели провести такую агитацию, что всякий раз на собраниях протаскивалось их решение: школу не строить. И вот — май 1926 года, районная партийная конференция. Делегаты от крестьянских ячеек, выражая волю односельчан, ставят вопрос о расширении сети школьных учреждений. Делегат В. Григорьев говорит, что необходимо открыть в районном центре школы высшей ступени и при них интернаты, чтобы крестьяне могли учить своих детей дальше, после окончания ими школ первой ступени. Делегат С. Мельниченко поддерживает его: надо, чтобы в каждой деревне была своя школа. Если не хватает государственных средств, следует увеличить сельхозналог. Крестьяне для просвещения своих детей ничего не пожалеют, утверждает он.

Крестком помогал сельскому Совету правильно проводить налоговую политику. Например, при уплате единого сельхозналога зимой 1924—1925 годов Иланский сельсовет из 12,5 тысячи рублей общей суммы обязательного обложения перераспределил между зажиточной частью крестьянства около трех тысяч, полностью освободив все не имевшие рабочего скота хозяйства от уплаты налога. В отчете Иланского райкома РКП(б) за июль 1925 года отмечается, что после проведения землеустройства хозяйств зажиточных крестьян кулаки были лишены незаслуженных привилегий, а бедняцкие хозяйства улучшили свое положение. В результате тщательной переоценки поселковых и староиланских хозяйств, занимавшихся крестьянством, в

1926 году более полусотни дворов, ранее считавшихся середняцкими, были причислены к бедняцким и освобождены от уплаты налогов частично или полностью.

Все эти меры, последовательная классовая политика партийных и советских органов были направлены на экономическое укрепление хозяйств крестьян-иланцев, на преодоление нищеты, бедности. И это принесло свои положительные результаты. В 1929 году по сравнению с 1924 годом посев хлебов расширился с 1311 до 1729 десятин. Существенно увеличились урожаи на хлебных нивах. Количество крупного рогатого скота выросло вдвое, а лошадей — в 1,5 раза. Лишь батрацкие и некоторая часть бедняцких хозяйств из новопереселенцев не имели рабочего скота, коровы.

Укреплению деревни уже способствовала все более развивавшаяся крестьянская кооперация, которая, например, ссудила на сев 1928 года беднейшие хозяйства района семенами в количестве 290 пудов и выдала в течение года долгосрочные денежные и машинные кредиты на общую сумму 23 тысячи рублей. С другой стороны — помогала развертывающаяся коллективизация, имевшая пока простейшие формы. В поселке и деревне к 1929 году было создано девять сельскохозяйственных объединений: две коммуны, пять машинных товариществ и один ТОЗ. Староиланские крестьянки организовали птицеводческое товарищество.

Такое развитие событий вызывало яростное сопротивление кулачества — оно шло на открытый саботаж хлебозаготовок, распускало злобные слухи, по-прежнему пыталось за-

кабалить бедноту. Когда в сельсовете у кулака М. Гунько, имевшего два дома, сельхозмашины, постоянно державшего двух батраков, спросили, почему он не продает хлеб, тот признался, что роздал в долг более трехсот пудов хлеба. Анализ, содержащийся в материалах ноябрьской райпартконференции 1928 года, показывает, что после сдачи хлеба нового урожая у бедноты и середняков, активно участвовавших в хлебопоставках, в закромах оставалось впятеро меньше хлеба, чем в кулацких хозяйствах, саботировавших заготовки.

Воспользовавшись обострением международной обстановки вокруг молодого Советского государства, кулаки стали вслух говорить о том, что скоро начнется война, потому-де хлеб нужно придерживать — будет голод. Понимая, что бедняк им не поверит, кулачье старалось запугать середняка: «Раз дом хорош, крыша тесом крыта — значит, скажут: кулак — и отберут». А о решении партии освободить 35 процентов крестьян от сельхозналога говорили: и еще 15 процентов освободят, тогда середняк за всех платить будет.

В этой обстановке приезд в январе 1929 года в Канский округ члена правительства, известного героя гражданской войны С. М. Буденного, имел громадное значение.

* * *

18 января Семен Михайлович приехал в Иланский. Его встречали две с половиной тысячи рабочих узла и крестьян. Бедняки и се-

редняки поселка и Старой Илани, а также окрестных деревень — Далая, Покровки, Степаново, Карапселя — организовали «красный обоз» из 230 подвод с хлебом. Для отправки этого зерна рабочие сверх плана отремонтировали на субботнике пять вагонов. На митинге иланцы заверили С. М. Буденного, а в его лице Советское правительство, в том, что рабочие и крестьяне поселка и деревень одобряют и поддерживают политику Советской власти. Железнодорожники создали рабочую бригаду имени Буденного, которая выехала для оказания шефской помощи в села Рыбинского района. Беднота весной провела расширенный засев хлеба. Специальные общественные поля были коллективно засеяны для сдачи хлеба в фонд индустриализации страны, в фонд обороны, в помощь семьям красноармейцев. И первую коммуну, которую организовали иланские крестьяне, они назвали именем Буденного.

* * *

Слушаешь ли живых свидетелей того времени, листаешь ли страницы архивных дел, вобравших в себя высказывания непосредственных участников событий — на митингах, партийных или рабочих собраниях, и вольно или невольно обращаешь внимание на то, что очень мало и скупо говорят они о неустроенности быта, плохом питании, прочих житейских трудностях, но зато во весь голос, непримиримо — о недостатках в работе, возникавших то и дело неполадках на производстве.

— А вся страна тогда и недоедала, и не-

досыпала, и одевалась кое-как. Кому тут жаловаться? Рабочие понимали, что их будущее накрепко связано с производством: станет транспорт на ноги, значит, и железнодорожнику будет легче жить, — так прокомментировал это кажущееся несоответствие кадровый железнодорожник Илья Ефимович Ефимов. — Потому и была неуступчивой наша требовательность в делах производства, потому и работали, не щадя себя.

Нужда была страшная. «Нет кокса, может оказаться под угрозой литейное производство. Мало осветительного и обтирочного материала. Нет пеньки для набивки сальников. Для вагонного цеха не хватает кровельного железа...», — такова лишь малая часть перечисленного заместителем начальника паровозного депо М. Дружининым в докладе общему собранию иланских коммунистов. Но и это были мелочи по сравнению с нехваткой угля, паровозов, станков, инструментов. Зимой 1922—1923 годов в целях экономии на каждый паровоз выдавалось только по две тысячи пудов угля. Этой нормы при нерегулярном движении поездов и больших перепростоях локомотивов в жестокие морозы явно не хватало. Тогда же пришлось пойти на крайнюю меру и взять два паровоза из-под «брони», чтобы обеспечить нормальный пропуск поездов по участку.

Однако уже полгода спустя локомотивное хозяйство работает стабильно, продвигает поезд без каких-либо задержек. План девяти месяцев перевыполнен по всем видам ремонта паровозов и вагонов. В декабре, подводя предварительные итоги года, коммунисты депо отмечают: «Работа транспорта про-

ходит хорошо». Снабжение, конечно, за этот год существенно не изменилось — недостаток материалов, инструмента так же остро сказывался. Все дело в людях, их неустанной работе по восстановлению транспорта.

С первых лет самостоятельного хозяйствования развернулась решительная борьба за повышение производительности труда, за рациональное использование машин и механизмов, проведение жесткой экономии буквально во всем. Эти вопросы железнодорожники обсуждали на каждом рабочем собрании, предложения сразу же подхватывались и проводились в жизнь. В 1924 году на предприятиях узла возникли производственные комиссии и производственные совещания, которые возглавили движение трудящихся по совершенствованию производства. Они обследовали цехи, рабочие места, выявляли узкие участки и выносили на широкое обсуждение поступившие предложения, советуясь с коллективами, как лучше организовать дело.

Между службами тяги, пути и движения, между их партийными, профсоюзными и комсомольскими ячейками развернулось соперничество: кто больше выдвинет предложений, применит их в своем цехе и получит наибольший экономический эффект.

Это уже было соревнование. Но начало его, пожалуй, относится к более раннему времени. Каким оно было, сказать трудно. Известно лишь, что, подводя итоги работы железнодорожников к 1 Мая 1921 года, узловой комитет профсоюза железнодорожников «выделил и представил к награде пять Героев Труда — трое из депо, один — из пути, один — от кондукторов».

Работа комиссий помогала простым труженикам почувствовать себя настоящими хозяевами производства, вовлекала их в активную общественную деятельность. Уже через несколько месяцев, благодаря тому, что были ликвидированы некоторые проявления бесхозяйственности, плохой учет, больше внимания стало уделяться предложениям самих рабочих, улучшилось обеспечение материалами, инструментом, под контролем оказались расход сырья, дисциплина, охрана труда. Комиссии организовали первые технические занятия, на которых рабочие изучали систему метрических мер. В клубе открылся кружок научной организации труда, где специалисты читали лекции о новой технике, о проблемах рационализации производства.

Районный комитет партии высоко оценил деятельность комиссий. «В транспорте имеются улучшения в сравнении с прежними годами, что достигнуто участием самих рабочих в производстве, — указывается в отчете окружному комитету партии в марте 1925 года. — За счет поднятия производительности труда увеличивается зарплата». А полгода спустя, анализируя работу путейцев, райком не без гордости отмечает, что производительность труда на участке пути достигла довоенного уровня, и этому способствовали сами рабочие через производственные комиссии и совещания: все летние ремонтные работы (сменено более 40 тысяч шпал, исправлены все имеющиеся на участке мосты, подготовлено к зиме жилье рабочих, произведен ремонт производственных помещений) были выполнены утвержденным штатом в 300 человек.

Однако довоенная производительность труда — это уровень отсталой царской России. И он не позволял коренным образом изменить положение на транспорте. Паровозный парк был представлен старыми машинами, в полном обновлении нуждались станки депо. Да и состояние пути на иланском участке все еще оставалось неудовлетворительным: если шпальное хозяйство, наконец, было приведено в порядок, то рельсы требовали сплошной замены на более тяжелые типы.

И Страна Советов к середине двадцатых, продолжая восстановление разрушенного хозяйства, приступает к реконструкции промышленности и транспорта. Это требовало дополнительных средств, которыми молодое государство рабочих и крестьян не располагало. Необходимые материальные ресурсы можно было взять лишь жесточайшей экономией на всех участках производства. В конце апреля 1926 года ЦК и ЦКК ВКП(б) обратились ко всем коммунистам с призывом осуществлять режим экономии. Этот призыв партии нашел горячий отклик у иланских железнодорожников. После проработки обращения в партийных ячейках, на производственных собраниях рабочих началась решительная борьба за ликвидацию непроизводительных расходов, экономию угля, смазочных и пиломатериалов, металла, инструмента, запасных частей. Самые первые шаги, предпринятые в этом направлении, дали иланским паровозникам уже к июлю около 400 рублей экономии. Решительнее стали применяться меры к нарушителям дисциплины, бракоделам. За невыход на работу в июне из депо были уволены

двое рабочих. Коллектив это решение воспринял одобрительно.

Движение поездов к середине 1926 года превысило уровень 1913-го и достигло 4,5—5 пар поездов в сутки. Рост грузоперевозок, некоторое увеличение капитальных вложений в развитие транспорта позволили с августа открыть в депо средний ремонт паровозов, расширить базу ремонта вагонов, а с 1928 года — пустить цех по укрупненному ремонту вагонов в Иланской.

Заботясь о повышении экономической эффективности транспорта, иланцы на краевом совещании железнодорожников, проходившем в Новосибирске в конце 1927 года, поставили вопрос о ликвидации разнотипности локомотивов на своем участке: в то время он обслуживался тремя сериями паровозов. Во-первых, это создавало сложности с ремонтом, удорожало его. А во-вторых, одна из моделей — паровоз «фита» — потреблял слишком много угля. Иланцев поддержали другие железнодорожники. Предложение приняли, локомотивы на дороге перегруппировали, причем «фиту» перебросили ближе к угольным бассейнам. Только эти меры позволили иланским паровозникам сократить расходы на 90 тысяч рублей в год. Наиболее значительные находки рационализаторов, внедренные в производство, позволяли экономить на ремонте некоторых деталей до 10—12 рублей. В сумме это давало значительный эффект — 48 тысяч рублей сэкономили на этом в 1928 году.

На новые, увеличившиеся размеры движения паровозов стало не хватать. И чтобы сократить простои локомотивов, иланцы внедрили у себя горячую промывку котлов паро-

возов, расширили полигон обращения паровозов — удлиннили тяговые плечи, как говорят железнодорожники. Пришлось пойти и на крайнюю меру — ввести «обезличенную» езду, то есть отменить прежнее закрепление локомотива за поездными бригадами. Эта мера была встречена паровозниками неодобрительно. Они считали, что теперь уход за машинами и их ремонт ухудшатся. Деповская производственная комиссия взяла под свой контроль техническое состояние паровозного парка. Однако предпринимаемые ею меры все же не дали нужного эффекта, и через четыре года локомотивы вновь пришлось закрепить за бригадами. И не только в Иланской — по всей стране.

Преодолевать негативные моменты, поднимать производство на качественно новый уровень иланским железнодорожникам помогало социалистическое соревнование. В январе 1929 года «Правда» опубликовала статью В. И. Ленина «Как организовать соревнование?». Горячо обсуждали ее рабочие. Вопросы возникало много: брать для сопоставления результатов соревнования все показатели работы или только главные? Как соотнести достижения путейца и паровозника? Кому подводить итоги соревнования? Ответы искали на практике.

Один рабочий вызывает на соревнование другого, цехи заключают договоры между собой, машинист с диспетчером берут обязательство на ударную поездку... Энтузиазм был подлинно массовым.

16 мая 1929 года трудящиеся узла по деповскому гудку собрались в клубе имени Восстания иланских рабочих. «Сегодня будет за-

ключен договор на соревнование с Иннокентьевским участком тяги, — пишет репортер окружной газеты «Труд пахаря». — Каждый чувствует той громадной важности дело, для которого пришел сюда».

Соревнование с железнодорожниками станции Иннокентьевской (ныне Иркутск-Сортировочный) позволило иланцам добиться высоких результатов. В конце июня, например, вагонный цех докладывал соперникам, что простой вагонов в ремонте сокращен почти вдвое и среднемесячный выпуск вагонов увеличен с 96 до 113 без снижения качества. В целом по участку тяги производительность труда в 1929 году выросла на 34 процента, себестоимость ремонта снизилась на 0,23 процента, а пробег паровозов за год поднялся с 71,5 до 75,1 тысячи километров. Путьцы поднимали производительность труда на замену шпал в период летнего ремонта. Работники станции ускорили переработку вагонов, сократили их простой.

Не захотели остаться в стороне от участия в соревновании и крестьяне поселка. В конце мая жители деревни Старая Илань объявили о том, что они присоединяются к договору иланских и иннокентьевских железнодорожников. На собрании крестьяне подписали с представителями рабочих узла договор, в котором обязались расширить каждому хозяйству посевную площадь на 12—17 процентов, повысить урожайность и продать все излишки хлеба государству. «Попытка кулака Хомяк Петра и его подпевалы Лаусина сорвать заключение договора разбилась стальным единством бедноты и середняков», — писала об этом собрании газета «Труд пахаря».

Широкое соревнование трудящихся на производстве, на деревенских полях вылилось в предоктябрьские дни 1929 года в новое массовое движение рабочих и крестьян по достойной встрече XII годовщины революции, союз их становится особенно тесным. Крестьянские хозяйства, деревни, районы, округа Сибири охвачены массовым соревнованием за самый быстрый обмолот и ускоренную сдачу хлеба государству. Иланские железнодорожники особенно гордились тем, что их подшефный Рыбинский район идет впереди по хлебозаготовкам, активно помогали крестьянам всем, чем могли, — ремонтом машин, изысканием тары, доставкой зерна к железной дороге. В эти дни родилась инициатива — с каждого пуда собранного зерна безвозмездно отчислить по фунту в подарок ВЦИК. Для отправки собранного зерна иланские железнодорожники сверх плана в воскресники отремонтировали паровоз и пять вагонов, а заработанные деньги перечислили на культурное просвещение деревни.

Успехи Страны Советов на трудовом фронте, грандиозность планов первой пятилетки вызывали массовый энтузиазм у всех советских людей. И это, как в капле воды, находило свое отражение в делах и помыслах иланцев. Они множат ряды ударников труда, а Ленинские дни в январе 1929 года по традиции отмечают массовым вступлением в партию. «В течение декабря и января в Иланске вступили в партию 55 рабочих от производства», — пишет газета «Труд пахаря» и называет имена некоторых из них: Василий Пашковский, Станислав Кишкурно, Осип Алякович, Никита Лукьянов. Большинство вступающих

было в возрасте 40—45 лет. «Ленинская неделя, — отмечает газета, — дала в партию лучший актив из старых рабочих, имеющих долголетний производственный стаж».

Во второй половине двадцатых годов Иланская районная организация активно пополняется новыми членами партии за счет приема, в иные годы он составляет до 100—120 новых кандидатов ВКП(б). Вместе с тем велик и отток партийцев: очень много иланцев уезжает на учебу, особенно молодежи. Среди первых они откликаются на партийные мобилизации — в армию, на флот, на работу в деревню, их активно и охотно выдвигают в окружные и краевые органы. Но организация численно неуклонно растет, укрепляется: если в апреле 1926 года в ней насчитывалось 268 коммунистов, то через год — около трехсот, а к середине 1930 года — 370. И в этом свидетельство силы организации, ее авторитета среди трудящихся.

1 декабря 1929 года коммунисты узла обсудили материалы ноябрьского Пленума ЦК ВКП(б). Высказываясь о задачах индустриализации, один из иланских партийцев В. Бутэвиц подчеркнул: «Перед транспортом стоят серьезные задачи, и железнодорожники должны сделать все, чтобы обеспечить требования индустриализации».

И. Пермяков: «У нас некоторые машинисты говорят — «дайте мне хороший паровоз, тогда я поеду, а на плохом я ездить не должен». Каждый обязан уяснить себе, что имеющиеся у нас машины надо использовать до максимума, принимая к этому все меры».

С. Донзеленко: «Надо содержать паровозы в хорошем состоянии. Это задача не

только слесарей, но и паровозных бригад. В этот момент железнодорожник должен сыграть огромную роль в деле поднятия производительности труда. Мероприятия, которые наметил Пленум, мы должны провести в жизнь».

* * *

Укрепление экономики страны, развитие народного хозяйства в результате первой пятилетки самым непосредственным образом сказалось на жизни иланцев, хотя здесь и не было больших строек, заводов или фабрик. Увеличение объемов перевозок на Транссибирской магистрали укрепляло экономику предприятий узла, находившихся на хозрасчете, поднимало благосостояние железнодорожников. Удалось, наконец, ликвидировать безработицу — это страшное наследие прошлого, которое преследовало иланцев все двадцатые годы. Росла заработная плата, больше стало отпускаться средств на ремонт и строительство жилья для рабочих. Возросло внимание к охране труда и культурным нуждам.

В поселковом клубе, которому иланцы дали имя Восстания рабочих, действовали кружки, объединявшие любителей музыки, пения, драматического искусства. Здесь были хороший хор, духовой и струнный оркестры. Самодеятельные артисты и синеблузники выезжали в подшефные деревни, на линейные станции. Для железнодорожников читались популярные научно-технические лекции, работали школы по повышению квалификации трудящихся. Учкпрофсоюз в 1926 году приоб-

рел для клуба киноустановку. С каждым годом пополнялась поселковая библиотека, фонд которой к 1929 году достиг десяти тысяч томов. Избы-читальни со своими библиотеками работали все эти годы в поселке и Старой Илани. На предприятиях узла в 1925—1926 годах были открыты красные уголки и ленинские комнаты, ставшие центрами культурно-просветительной работы в трудовых коллективах. Здесь не только выдавали книги, газеты, журналы, но читали их вслух собиравшимся на огонек. Иланский крестком при базаре держал чайную и читальню. Приезжавшие на рынок из ближних и дальних деревень крестьяне знали: здесь можно не только подкрепиться перед дорогой, но и узнать новости. Последнее было даже более притягательным — послушать избача, читающего газету, узнать и обсудить новости страны заходил каждый.

К двадцатым годам относится и начало приобщения иланцев к физкультуре и спорту. Застрельщиками тут были комсомольцы. Большой популярностью пользовались футбол и лыжные эстафеты. Рабочие совершали поездки на Байкал, на красноярские «Столбы».

Двадцатые годы ознаменованы неустанной работой по ликвидации неграмотности среди крестьян и железнодорожников. Иланское общество «Долой неграмотность!» организовало в поселке и деревне два ликбеза, в которых к обучению были привлечены все учителя и старшие школьники. По итогам 1929—30 учебного года неграмотность среди рабочих узла была ликвидирована. Неустанное внимание уделялось школам. В посел-

ке с 1929 года ввели обязательное всеобщее начальное обучение, поселковый Совет приступил к строительству школы-деятилетки.

Рабочие и крестьяне Иланского в эти годы живо откликаются на все события в стране и за рубежом. Они охотно поддерживали меры государства по привлечению на индустриализацию страны средств населения. В результате кампании по распространению займа индустриализации железнодорожники узла только в ноябре 1927 года приобрели облигаций на 28 525 рублей. По инициативе партийных, профсоюзных и комсомольских организаций на высоком подъеме проходили политические кампании помощи воздухофлоту, займы коллективизации, сбор средств для рурских рабочих и японских трудящихся, пострадавших от землетрясения. Особенно активно проявилась солидарность иланцев с английскими горняками — в фонд бастующих они собрали две с половиной тысячи рублей.

Сплоченным, организованным, сознательным отрядом вступали иланцы в новое десятилетие и принимались за решение больших задач по завершению социалистической реконструкции хозяйства, по дальнейшему строительству социализма.

СТАХАНОВСКИЕ ВАХТЫ

Есть у железнодорожников добрая традиция — ставить знаменитые паровозы на вечную стоянку: в назидание потомкам и как память о славных страницах отечественной истории, о героизме отцов. Паровоз Эм в центре Иланского — это символ города три-

дцатых годов, это материализованная историческая вежа, обозначившая новый поворот общей судьбы его жителей. Смысл памятника не только в том, что на таком паровозе лучшие иланские машинисты побивали новые и новые стахановские рекорды. Сугубо железнодорожный символ этот как бы означает полное слияние судеб дороги, города, людей, олицетворяет их профессиональное и духовное единение.

* * *

Старый поселок — по роду своих занятий полурабочий, полукрестьянский — в тридцатые годы наконец окончательно определил свою профессию: все его жители ушли «на железку». Произошло это, конечно, не вдруг — новую судьбу Иланского определило огромное строительство, развернувшееся в нашей стране в годы первых пятилеток.

Экономическое преобразование Сибири потребовало от транспорта небывалых темпов работы. Началось техническое перевооружение дорог, численно рос и отряд сибирских железнодорожников. Оставив занятия в личном крестьянском хозяйстве, которое было необходимым и часто единственным подспорьем в нелегкие двадцатые годы, иланцы целиком приняли на себя заботы о развитии железнодорожного узла, которому требовались все новые и новые рабочие руки.

А крестьянские участки были переданы окрестным колхозам и подсобным хозяйствам: поблизости от поселка раскинулись уголья новообразованного переселенцами колхоза имени Милехина, овощеводческой ар-

тели «Огородник», а также подхозов Иланторга, трансторгпита, райпотребсоюза, которые обеспечивали продуктами быстро растущий рабочий поселок.

Нет, Иланский не ушел совсем от сельских забот, но они стали качественно иными, более значительными. В 1933 году поселок стал административным центром сельского района (он и поныне существует в тех же границах, что определены были тогдашним постановлением исполкома Совета Восточно-Сибирского края). Теперь — это заботы о преобразовании колхозной деревни. Более пятидесяти сельскохозяйственных и промышленных артелей создали крестьяне района. На колхозных полях работали трактора и комбайны Иланской МТС — одной из первых в Восточной Сибири. Позже, в 1936 году, были образованы еще две машинно-тракторные станции — в Новопокровке и Южно-Александровке. В райцентре обосновались предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции, поступающей от местных колхозов.

Горячо взялись иланцы за переустройство транспортного хозяйства. В годы второй и третьей пятилеток страна выделяет железнодорожникам все больше средств. Паровозный парк пополняется современными отечественными машинами Су, Эм, ФД, СО. Из паровозного депо выделен самостоятельный вагонный участок со своими ремонтными мастерскими: на пустыре поднялись новые цехи с новенькими станками. Полностью реконструирован железнодорожный путь.

Новая техника, естественно, требовала эффективного использования, а вложенные в

реконструкцию транспорта средства — немедленной отдачи. Для резкого улучшения работы на новой технической основе железной дороге нужны были уже не просто рабочие руки, а высококвалифицированные кадры специалистов различного профиля. Их подготовку в Иланском начала школа фабрично-заводского ученичества (ФЗУ).

Перестраивая работу транспорта, партия и правительство уделяли большое внимание улучшению материального положения железнодорожников: представителям ведущих профессий (паровозникам, путейцам) была увеличена заработная плата, развернулось жилищное строительство в поселке, больше стало промышленных и продовольственных товаров в магазинах трансторгпита. С созданием жилищной дистанции расширились объемы ремонта и благоустройства квартир иланцев.

Откликаясь на эту заботу, труженики узла настойчиво боролись за улучшение работы своих предприятий, за общий подъем количественных и качественных показателей труда.

Новую силу приобретает ударничество. Хорошо зарекомендовал себя, например, ударник соревнования помощник машиниста паровоза К. Торношенский, премированный девять раз за ударную работу. Звания ударных носили механический и заготовительный цехи депо, многие паровозные и ремонтные бригады. Популярным становится соревнование за звание лучшего по профессии — «лучший машинист», «лучший стрелочник», «лучший слесарь»... Пожалуй, именно тогда родилось движение, позже получившее название наставничества. Квалифицированные рабочие помогали

новичкам и сезонникам быстрее осваивать профессию, выполнять производственные задания. Эта инициатива иланских рабочих имела особую ценность в ту пору массового притока на транспорт вчерашних крестьян, не имевших рабочих профессий.

Это свидетельствовало о больших потенциальных возможностях иланцев к творческой, высокопроизводительной работе, к умению вести поиск резервов производства — и на каждом рабочем месте, и на узле в целом. Раскрыться этим возможностям и помогло стахановско-кривоносовское движение, которое было горячо подхвачено иланскими железнодорожниками.

Примеры работы по-стахановски, по-кривоносовски иланцы стали показывать в том же 1935 году, когда Алексей Стаханов установил свой рекорд. Первыми в освоении новых методов были паровозники. Например, бригада старшего машиниста В. Деветьярова бережным уходом за машиной полностью исключила межпоездные ремонты, а экономию топлива довела до 20 процентов от расхода.

Бригады паровоза № 728-12 во главе с машинистами Лукьянским, Салко и Ягельницким подняли среднесуточный пробег своего локомотива до 600 километров. Машинист-стахановец М. Мисюренко, уплотняя время, вместо 20—30 минут затрачивал на экипировку паровоза всего 8—10. Еще во время движения паровоза к колонке помощник машиниста Шапчиц прокачивал колосники и подрезал топку, а кочегар Лисовский, «проявляя исключительную разворотливость», поднимался на тендер и успевал все приготовить к набору воды. Во время экипировки машинист с

молотком в руке осматривал паровоз, помощник занимался смазкой, а кочегар успевал набрать воды, заправить буксы и вычистить поддувало.

— Опытных, умелых железнодорожников в Иланской всегда было немало, — вспоминал позже ветеран стахановского движения А. Шуколюков. — А тут будто взрыв какой-то произошел. Индивидуальные достижения стали всеобщим достоянием. Успехи ударника оказываются по плечу тому, кто вчера еще отставал. Мы, паровозники, тогда сделали резкий рывок вперед. Не отдельные люди добивались каких-то высоких результатов, как было еще не так давно, а все машинисты разом. Такая сила была в стахановском движении.

В марте 1936 года, когда был обнародован приказ Народного комиссариата путей сообщения о создании самостоятельной Красноярской дороги, стахановцы иланского паровозного депо, приветствуя это решение, обратились с письмом к новому руководству дороги. В нем они сообщали о своем обязательстве ускорить доставку грузов второй пятилетки и просили поднять весовую норму для поездов на участке Ключвенная — Тайшет до 1300 тонн. Это был один из рывков, о которых говорил ветеран, — ведь еще год назад поезда такого веса водили редкие машинисты.

Стахановская работа требовала совершенного владения техникой. Поэтому первые рекорды были за более опытными машинистами. Но вскоре и молодежь, настойчиво овладевая техническими знаниями и передовыми методами труда, уверенно включилась в

спор со старыми техническими нормами. В дни Всесоюзной стахановской декады (15—25 марта 1936 года) комсомолец Борис Рыдзевский, например, водил поезда только весом 1400 тонн и не ниже, а техническую скорость довел до 46 километров в час. Всего месяц держался рекорд Леонида Петрова, который провел поезд весом 1614 тонн. Молодой соперник опытного машиниста — Владимир Поносов, лишь год работавший после окончания курсов, установил свой рекорд: провел поезд весом 1777 тонн.

Немаловажную роль тут сыграла система обобщения и распространения опыта лучших стахановцев, которую создали профсоюзные активисты узла. Например, все машинисты внимательно изучали опыт работы Е. Кривова по увеличению межпромывочного пробега паровоза за счет систематической продувки котла. И было чему учиться: если по норме паровоз останавливался на промывочный ремонт через каждые семь поездок, то стахановец делал между промывками 25 рейсов!

А скоро товарищам по работе пришлось осваивать новый опыт машинистов-спарщиков Евгения Кривова и Спиридона Назаренко, которые еще больше увеличили производительную работу своего локомотива, освоив кольцевую езду. Бригады экипировали локомотивы в пунктах оборота — в Тайшете и Ключвенной, а Иланскую проходили без отцепки паровоза от состава. Между собой они лишь коротко успевали обменяться информацией о состоянии машины. Осенью 1936 года передовые машинисты довели межпромывочный пробег локомотива до 37 поездок — это 12 тысяч километров.

Главный, «престольный», праздник в Иланском — День железнодорожника. Накрепко вошла в жизнь города традиция собираться в этот день — по-семейному, со скатертями и домашней снедью, с мячами и магнитофонами — в загородном березняке. А там уж громкоговорители разносят праздничные марши и современные ритмы по лесу, золотом сияют медные трубы оркестра. Гулянье! А называется это празднество в первое воскресенье августа... маевкой. Отчего? Скорее всего, в память о тайных собраниях здешних революционеров-железнодорожников, проходивших в этом же леске.

Крепко дорожат этой традицией иланцы. Вот и частушки, что звучат ныне, те же — полувековой давности, однако не утратившие актуальности: «Я надена бело платье, буду в нем красавица. Пусть лентяи не подходят — пока не исправятся», — бойко выпевает задорная девчушка. Подружка вторит ей: «Шиповиночку колючу в руках не удержать, стал миленок отстающим, я не стала уважать». Разумеется, особая честь на этом рабочем празднике тем, кто славит родной Иланский своим трудом.

Героями первого праздника — а собрались впервые иланцы отметить День железнодорожника в 1937 году — стали машинисты Белоусов и Чухланцев. Творчески развив методы работы Кривова и Назаренко, они доказали, что работать так, как тульский машинист-пятнадцатитысячник А. Огнев, можно и в Сибири. Первыми на Красноярской дороге Белоусов и Чухланцев довели пробег закрепленного за ними паровоза до 15 и даже до 16 тысяч километров в месяц. Инициатива илан-

ских стахановцев нашла горячую поддержку на Красноярской магистрали, у них появилось много последователей.

Газета «Красноярский железнодорожник» писала: «Блестящий почин иланского машиниста т. Белоусова и его замечательных последователей принес улучшение в работу паровозного парка дороги». В числе пятнадцатитысячников были многие иланские машинисты: Карабач, Титов, Савельев, Волосач, Назаренко.

* * *

Развитие кривоносовского движения предъявляло новые требования к ремонту паровозов: чтобы обеспечить высокую скорость вождения поездов, брать высокий вес, машинисту необходима была уверенность в хорошем качестве подготовки локомотива. Инициативу развития стахановско-кривоносовских методов работы в ремонтных цехах паровозного депо проявила комплексная бригада Дмитрия Акулича из цеха промывочного ремонта.

Свой коллектив Д. Акулич создал еще в 1934 году, сумел сплотить слесарей, заинтересовать их освоением передовых приемов работы, наладить техническую учебу членов бригады. Рекордную выработку слесари показывали уже в марте 1935 года, но известие о новаторских достижениях Стаханова и Кривоноса зажгли в них подлинный огонь творчества. Первый стахановец этой бригады Николай Зазыба добивался трех-четырекратно-го перевыполнения норм выработки в смену. В основу работы стахановской бригады

Д. Акулича был положен принцип пересмотра устаревшей технологии. Промывальщики меняли ее, совершенствуя, неоднократно. Обращались за помощью к инженерам.

Существенный рост производительности труда в бригаде дала рационализация технологического процесса, осуществленная с помощью инженера-стахановца Н. Колендо, который взял шефство над передовой бригадой. Технические приспособления, новый график работ — более рациональный, тщательно просчитанный и исключающий простои, улучшение организации труда и подготовки производственного процесса, оснащение рабочих мест полным набором необходимых деталей и инструмента — все это позволило сократить время холодной промывки паровоза до 8 часов вместо прежних 36. Обнаружилась в цехе и лишняя рабочая сила: из 24 членов бригады удалось высвободить шестерых — их перевели в другие цеха. Резко выросло качество ремонта. Бригада первой на Красноярской дороге внедрила у себя хозрасчет.

К XIX годовщине Великого Октября добился права именоваться стахановским цех подъемного ремонта. Этот коллектив, возглавляемый инженером-стахановцем И. Гурьевским, выпускал в месяц до 12—13 паровозов при норме 8.

Звание стахановского носил в депо и механический цех, где все токари добивались перевыполнения норм в два-три раза. Одна из лучших смен — парторга цеха Н. Бокаленко, — например, в дни стахановской пятидневки в феврале 1936 года показала среднесменную выработку 364 процента. Токари этой бригады Плишаков и Мизенин давали 500 и

даже 700 процентов нормы. Многократное перевыполнение заданий было обычным для стахановцев — токарей Силантьева, Цупикова, Сильченко. Все 18 членов стахановской бригады ежемесячно в течение 1936 года перекрывали нормы не менее чем вдвое.

Освоение новых, передовых приемов труда позволило в 1936 году пересмотреть старые нормативы и ввести на всей сети железных дорог новые — повышенные, которые называли стахановскими нормами. Однако настоящие мастера своего дела перекрывали и их. Николай Зазыба из бригады Д. Акулича за 8 часов делал работу, рассчитанную по новым нормативам на 45 часов. Токари механического цеха Стерлягов и Калинов поднимали производительность труда к новым нормам на 300—350 процентов.

Стахановско-кривоносовское движение, развернувшееся сперва среди машинистов и слесарей депо, захватило рабочих и других профессий.

Пример в коллективе третьего отделения движения показал диспетчер И. Ефимов. Он первым откликнулся на призыв машинистов обеспечить «зеленую улицу» скоростным и тяжеловесным составам. И сам вызывал на соревнование паровозные бригады, заключал с ними договоры соперничества на одну поездку, на пятидневку или на декаду. В результате диспетчер добивался в каждое свое дежурство рекордной передачи поездов на соседние участки, перевыполнял нормативы по развозу местного груза и формированию составов.

Илья Ефимович Ефимов — один из многих стахановцев Восточно-Сибирской ма-

гистрали, кому было предоставлено слово на первом дорожном совещании стахановцев в Иркутске 15 ноября 1935 года. Опыт передового диспетчера изучался по всей магистрали. Его стахановские методы взяли на вооружение все диспетчеры иланского отделения, и это обеспечивало успешную работу паровозных бригад.

Смазчики-стахановцы Н. Артемов, А. Новиков, И. Ефименко и другие, освоив передовые методы работы, сопровождали поезда без задержек в пути и отцепок вагонов из-за неисправностей. Они научились менять подшипник в десять минут. Развернулось движение за работу «в одно лицо»: к началу марта 1936 года в иланском вагонном участке отказались от работы в паре и обслуживали поезда поодиночке 60 смазчиков, а к 1 мая уже 80 процентов коллектива освоили новый метод.

С ходу принимали составы кондукторы. Лучшим из них, таким, как В. Хомяков, Н. Иванов, В. Шерстнев, удавалось сократить время приемки поезда перед поездкой с 40 минут по норме до десяти. Это было важно для обеспечения паровозным бригадам возможности кольцевой езды, когда передача локомотивов производилась без отцепки их от состава на экипировку.

С введением механизации и стахановских методов производительность труда в кондукторском резерве выросла к октябрю 1936 года в четыре раза и, несмотря на увеличение грузооборота, численность коллектива удалось сократить на 148 человек.

Ускоряли обработку составов на станции осмотрщики вагонов. Коллектив сме-

ны И. Добровольского, например, гордился тем, что любой член бригады способен заменить рессору вагона за 6 минут при норме 22, а подшипник — за 6—8 минут вместо 25.

По-стахановски работали строители узла. Прорабский участок, возглавляемый И. Лазутиным, за год возвел для тружеников Иланского одиннадцать домов на 84 квартиры, два общежития, детские ясли и сад. Один из восьмиквартирных двухэтажных домов строители сдали в августе за девять дней, а второй такой же дом — в сентябре — за неделю. При этом качество строительства было отличным. Стахановские темпы на строительстве жилья как раз и позволили плотникам прорабского участка сверх программы, в ноябре-декабре 1936 года построить детский сад и детские ясли, которые первоначально не значились в планах коллектива. Изучать опыт иланцев приезжали железнодорожные строители Красноярска, Иркутска, Нижнеудинска.

Широко развивается рационализаторское и изобретательское творчество трудящихся узла. Молодой специалист инженер Н. Матвеев, обратив внимание на одну из застарелых болезней паровозов, всерьез занялся ее решением. После многократных проб он предложил уплотняющие кольца сальников изготавливать из так называемого японского сплава вместо бронзы. Эксперименты показали хорошие результаты, и уже к зиме 1936—1937 годов все паровозы были снабжены деталями из нового материала, обладавшего и достаточной мягкостью, и сопротивлением излому и расплавлению.

Кузнец мастерских службы пути М. Забава изобрел и внедрил станок по изготовле-

нию противоугонов. Если, скажем, вручную кузнецы-стахановцы Жандаров и Забава изготавливали в смену до 20 деталей, что в 4,5 раза выше нормы, то станок позволял вырабатывать за то же время 130 деталей.

Нет, не изматывающим тяжелым трудом, не круглосуточной работой у станка, не особой физической силой брали стахановцы. Производительность труда они двигали вперед переосмыслением устаревших технологий, кропотливым изучением техники, модернизацией ее, внедрением новой организации труда.

Настойчиво вели свой стахановский поиск иланцы. Судите сами: начав по-кривоносовски использовать форсировку котла паровоза для повышения технических скоростей движения, иланцы одновременно ведут работу и по повышению веса поезда задолго до курганского машиниста И. Блинова, чья инициатива по вождению тяжеловесных составов была обнародована и широко подхвачена на транспорте позже. Также была предвосхищена инициатива туляка А. Огнева — пятнадцатитысячника, добивавшегося пятнадцати тысяч километров пробега паровоза за месяц.

Многие иланские машинисты, сокращая время простоев локомотивов в экипировке и на ремонте, как раз и стремились поднять производительность работы паровозов, повысить эффективность их использования за единицу времени — в месяц, в год. До широкого распространения «безводных поездов» на сети дорог страны этот метод — без дозаправки водой паровозов на промежуточных станциях — уже был испытан иланцами.

Особо надо сказать об опыте, который родился тогда же, в первые стахановские ме-

сяцы, и имел громадное значение в дальнейшем, в суровые годы войны, — использование малоценных бурых углей в топках паровозов.

Первым стал водить поезда на заозерновском угле машинист А. Шуколюков. Испытав методы работы на этом топливе в смесях разных соотношений с каменным углем, он накопил опыт отопления паровоза полностью только низкокалорийным бурым углем. При этом стахановец водил тяжеловесные поезда, и с превышением технической скорости. О своем опыте он рассказал на страницах газеты «Красноярский железнодорожник». В совершенстве освоили методы работы новатора другие иланские машинисты-стахановцы — В. Салко, А. Здруев, С. Ховрич.

* * *

Большую организаторскую работу по развертыванию стахановского движения проводили партийные организации поселка, узловой партком и районный комитет партии. Вопросы ударничества, роста производительности труда обсуждались на узловом слете стахановцев-кривоносовцев осенью 1935 года, на пленумах райкома, партийных собраниях.

В паровозном депо, где парторганизация стала подлинным руководителем и организатором стахановского движения, работу удалось поднять через активизацию деятельности каждого коммуниста. Помогало широкое обсуждение самых злободневных проблем производства в коллективе, вовлечение специалистов предприятия в разработку новых приемов и методов труда. Большое значение имели самоотчеты коммунистов об их уча-

стии в производстве и общественных делах.

Ветераны депо объединились в «седую кавалерию»: проводили рейды и проверки, ежедневно выпускали бюллетень о работе предприятия, отдельных его цехов и производственников. Важную агитационно-пропагандистскую работу проводили читчики газет. Лучшим агитатором была признана 68-летняя коммунистка К. Шардакова — под ее влиянием вся бригада плотников стройцеха, где она вела громкие читки, стала стахановской, все малограмотные записались в школу взрослых, а грамотные пошли на технические курсы.

Об эффективности партийно-массовой работы по развертыванию в коллективе депо стахановско-кривоносовского движения говорит и тот факт, что число новаторов непрерывно множилось: к 1 января 1936 года здесь было 60 стахановцев, к апрелю — 130, а в августе уже 277. Сорок паровозных бригад, все 82 токаря механического цеха находились в стахановских рядах.

Вторая половина тридцатых годов, отмеченная всеобщим энтузиазмом стахановского движения, имеет и еще одну яркую примету: женщина-домохозяйка становится активным строителем нового общества. В конце 1935 года состоялись первые слеты стахановцев. А через несколько дней — слеты жен стахановцев. Здесь-то и зародилось это невиданное прежде по размаху активности движение женщин.

Домохозяйки шли на производство, чтобы внести свой посильный вклад в общее дело. Жены кондукторов наводили порядок в служебных помещениях. Жены машинистов брали шефство над отстающими паровозны-

ми бригадами. Они проводили различные проверки и рейды, выпускали стенгазеты и организовывали художественную самодеятельность в рабочих коллективах. Учились сами и учили других. Комсомолка Дуся Устинова в начале 1936 года организовала кружок ликбеза, а уже к концу года все 39 ее учениц — жены рабочих узла — успешно сдали экзамены за 4 класса. Об этом они не без гордости сообщили в письме Надежде Константиновне Крупской.

В списке имен первых новаторов мы находим немало женских: Мазикова — слесарь вагонного депо, Цупикова — токарь паровозного депо, Угланова — бригадир дистанции пути, Автономова — диспетчер-анализатор отделения движения.

Стахановское движение, как наивысшее проявление социалистического соревнования того времени, создало немало новых эффективных форм трудового соперничества и мер морального и материального поощрения передовиков и новаторов производства. Именно в те годы появились первые Доски почета с портретами победителей соревнования. Лучшие из лучших удостоивались значков ударников. А первыми кавалерами высшего отличия на транспорте — знака «Почетному железнодорожнику» — в Иланской были бригадир Д. Акулич и машинист М. Мисюренко. Вслед за ними эти награды были вручены мастеру промывочного цеха паровозного депо А. Кубраку, главному кондуктору Г. Дарьину, поездиному мастеру Н. Войтюку и другим лучшим стахановцам узла.

О том, что страна все-таки еще жила трудно, испытывая недостаток во многом не-

обходимом, свидетельствуют и иные формы поощрения передовиков, распространенные в те годы. В качестве премии лучшим машинистам, например, выделяли коров и коз. «Иланский рабочий» сообщал в заметке 19 июля 1936 года о том, что ОРС с начала года продал по долгосрочному кредиту передовикам узла 101 корову. Стахановскую бригаду Д. Акулича начальник дороги премировал патефоном с набором грампластинок — такого подарка удостаивались немногие. Вручали за отличную работу костюмы, сапоги, самовары. Вместе с тем стахановцам в первую очередь выделялись квартиры в новых домах, им первым проводили в дом электричество и радио.

* * *

Значительные изменения, происшедшие в экономике страны и в ее общественном строе, получили законодательное закрепление в новой Советской Конституции, которая была принята 5 декабря 1936 года VIII Чрезвычайным Всесоюзным съездом Советов.

Это большое событие в жизни советского народа было с энтузиазмом воспринято иланцами. На своих митингах и собраниях они выражали горячее одобрение новому Основному закону Страны Советов, обещали работать еще лучше. Слесарь-стахановец П. Беляев, выступая в районной газете, так рассказывал о переменах в своей жизни: «Я имею хорошую квартиру, велосипед, несколько хороших костюмов. На квартире — радио, выпиваю и читаю две газеты. Заработок мой уве-

личивается с каждым месяцем». О том, как ценится добросовестный труд при социализме, писал машинист П. Степаненко: «За мою работу меня премировали коровой, дали на индивидуальное строительство три тысячи рублей. Сейчас я живу зажиточно. Имею свой дом, корову, велосипед. Хорошо кушает и одевается моя семья».

В соответствии с новой Конституцией 12 декабря 1937 года состоялись выборы в Верховный Совет СССР, а полгода спустя — в Верховный Совет РСФСР. Высокой чести представлять трудящихся края в парламенте Российской Федерации удостоился начальник Иланского участка паровозного хозяйства С. Н. Митюшов.

В 1939 году состоялись выборы в местные Советы депутатов трудящихся. Для всех иланцев это были особые выборы — им предстояло избрать свой первый городской Совет: 7 января 1939 года Президиум Верховного Совета РСФСР принял Указ о преобразовании рабочего поселка Иланского в город.

Перемены, происходящие в стране, не миновали Иланского и его людей: здесь строились новые школы и больницы, жилые дома и электростанции, открывались новые магазины и очаги культуры. В начале 1935 года была отменена карточная система на хлеб и хлебобродукты, значительно улучшилось продовольственное снабжение поселка. С 1936 года железнодорожный орс был переведен на улучшенное обеспечение промышленными товарами. В годы первых пятилеток в поселке было создано три промартели, занимавшихся оказанием бытовых услуг населению, выпуском товаров повседневного спроса, изделий мест-

ной промышленности. Объемы производства мебели, обуви, одежды на этих предприятиях с каждым годом росли. Высокий спрос — иланцы охотно строили новое жилье — побуждал наращивать также производство кирпича и пиломатериалов на местных предприятиях.

Первый председатель горсовета В. Седов, оценивая преобразования, происшедшие за годы первых пятилеток, писал в районной газете 7 ноября 1940 года: «Рабочие Иланского имеют в своем распоряжении для культурного отдыха два кинотеатра со звуковыми установками, районный Дом культуры, летний сад, две библиотеки, несколько красных уголков, радиотрансляционный узел на 1200 радиоточек. Для осуществления закона о всеобщем обучении горожане имеют две средние школы, одну неполную среднюю, девять начальных школ, в которых обучается 5250 детей: Выросла и сеть здравоохранения, которая включает в себя две больницы с рентгенкабинетом, роддомом, две амбулатории. Открыты детская и женская консультации. В городе двое детских яслей и три детсада, две аптеки. Все эти учреждения укомплектованы квалифицированными специалистами».

Иланцы хотели видеть свой город красивым и благоустроенным. По инициативе ветеранов на воскресниках было расчищено ложе будущего пруда и построена плотина, перегородившая тихую Иланку. А к лету 1939 года на восточной окраине города заплескалось искусственное озеро. Комсомольцы на бывшей базарной площади заложили парк, построили парашютную вышку. Молоденькие деревца радовали своей свежей зеленью на улицах, в привокзальном сквере, в школьных

дворах. Каждую весну депутаты горсовета организовывали массовые воскресники по озеленению города.

К концу тридцатых годов удалось полностью ликвидировать неграмотность и малограмотность взрослого населения города. Особое значение эта работа имела для просвещения женщин, среди которых число неграмотных прежде было значительным. В поселке в 1936—1939 годах действовало несколько школ для неграмотных и малограмотных. Эти школы дали начальное образование полутора тысячам взрослых.

Передовым опытом, новаторскими приемами и методами труда могли овладеть только грамотные кадры. Наряду с повышением общей грамотности рабочих стахановское движение вызвало к жизни новые формы профессионального образования. На всех предприятиях железнодорожного узла велось изучение техминимума, работали технические кружки. Клуб организовывал демонстрацию специальных фильмов и чтение лекций, пропагандирующих передовые методы труда лучших стахановцев-железнодорожников.

Подготовкой новых квалифицированных кадров для дороги занималась иланская школа фабрично-заводского ученичества. В 1940 году было принято постановление о развертывании в стране системы трудовых резервов, в соответствии с которым в Иланском открывалось железнодорожное училище. Строгая комиссия рассмотрела 644 заявления и допустила к учебе 180 лучших ребят. Первого декабря 1940 года в училище начались занятия.

Среди курсантов оказалось немало девочек. Стремление девушек к овладению муж-

скими профессиями поддерживалось и поощрялось. Молодые колхозницы приезжали в город на курсы трактористок, а юные горожанки готовились стать машинистами паровозов, работали в мастерских узла на станках. Газеты писали об отличной работе передового диспетчера иланского отделения Агриппины Потехиной, помощника машиниста паровоза Евдокии Волеговой.

Очередная сессия городского Совета, собравшаяся 15 мая 1941 года, обсудила предстоящие планы по благоустройству города, расширению больницы, об организации летнего отдыха детей, о неотложной помощи строительству новой кирпичной школы, о развертывании социалистического соревнования рабочих узла в честь Дня железнодорожника...

Война не перечеркнула эти планы.

Но очень многое пришлось отложить до Победы.

В СОЛДАТСКОЙ ШИНЕЛИ

Вечером 22 июня у райкома партии собрались на общегородской митинг трудящиеся. В резолюции, принятой единогласно, говорилось: «Узнав о вероломном вторжении германского фашизма, мы все как один охвачены желанием грудью встать за свою Родину, за партию Ленина».

Многие иланцы, не дожидаясь повесток, сами шли в военкомат, требовали немедленной отправки в действующую армию. Пример патриотизма показывали коммунисты и комсомольцы, стахановцы и ударники. В своих

заявлениях они писали, что не посрамят земляков, будут сражаться с ненавистным врагом без страха, а если потребуется, отдадут за Родину жизнь. Однако в те первые дни войны многие получили в военкомате отказ: железнодорожники стране были нужны не меньше, чем солдаты.

С самого начала войны резко возросли объемы перевозок на Транссибирской магистрали. В иные дни по Иланскому депо локомотивов выдавали столько, сколько по всей Красноярской дороге перед войной. Диспетчеры и машинисты стали практиковать вождение сдвоенных составов, принимались меры к увеличению скорости движения поездов, сокращались интервалы пропуска эшелонов.

Отказываясь от отдыха до полного выполнения заданий, железнодорожники работали две-три и даже четыре смены подряд. Слесари по ремонту паровозов Н. Зазыба, А. Кондратьев, И. Демишев, Н. Кот, Е. Лапо, токари А. Загородний, М. Гордеев, сварщик В. Шильников и другие, несмотря на безмерную усталость, делали все для того, чтобы как можно скорее паровозы выходили из ремонта. Токарь Т. Анисимов вспоминает: «Однажды сутки отстоял, двое, третьи подходят к концу. В голове звон, почти бессознательное состояние, но рабочее место бросать нельзя. Дали восемь часов поспать тут же в цехе, и снова встал к станку на несколько суток...»

Пример отличной организации дела в соответствии с требованиями военной обстановки показывали руководители паровозного депо — начальник К. Лебедев, его заместители В. Блохин и М. Маликов, мастера цехов Б. Шакуров, Г. Сухомлинов, А. Гапоненко,

бригадиры В. Старухин, Д. Яковлев, Н. Кубрак и другие.

Война внесла серьезные изменения в труд и жизнь иланцев. На задний план отошли мысли и заботы мирных дней. Все помыслы и стремления теперь были направлены к одной цели — приблизить Победу. Пленум райкома партии, собравшийся через три дня после начала войны, одобрил перестройку работы железнодорожников, трудовых коллективов предприятий города. Обсудив задачи коммунистов в связи с войной, райком обязал каждого члена партии быть образцом самоотверженности в труде, организованности, бдительности и дисциплине.

Важнейшей частью перестройки работы городских предприятий на военный лад явилась подготовка новых кадров, способных заменить квалифицированных рабочих, ушедших на фронт. На производство пришли домохозяйки, подростки, возвращались в цехи старики.

Женщины становились кондукторами, осмотрщиками вагонов, кочегарами на паровозах, осваивали и другие профессии, прежде традиционно считавшиеся мужскими. В докладной записке крайкому ВКП(б) начальник политотдела Красноярской дороги Пашенко, в частности, рассказал о примере жены иланского машиниста Салко, которая, проводив мужа в длительную командировку в прифронтовую полосу, пришла в партбюро депо с просьбой дать ей возможность получить квалификацию. Мало того, она привлекла к изучению слесарного дела группу своих подруг-домохозяек, которые по ее примеру решили идти на производство.

В Иланском в предвоенные годы развернулось движение женщин за овладение мужскими профессиями. Строгальщица паровозного депо Евдокия Волегова еще в 1939 году закончила курсы и стала работать помощником машиниста паровоза, затем подготовилась, на «отлично» сдала экзамен на машиниста и с января 1941 года начала самостоятельно водить поезда. Слесарь депо Валентина Федосенко в 1940 году пришла на паровоз кочегаром, в 1943 стала помощником машиниста, а затем и машинистом паровоза. В этой должности Валентина Ивановна работала до ухода на пенсию, ее трудовой путь отмечен высокими правительственными наградами, знаком «Почетному железнодорожнику».

Женщины смело овладевали смежными профессиями, работали на нескольких станках. Слесарь автоконтрольного пункта М. Отрошенко, прежде работавшая сборщицей воздухораспределителей, изучила специальность притирщика, а затем и токарное ремесло. Раздатчица инструмента К. Белявская, самостоятельно подготовившись, взяла на себя выполнение обязанностей машиниста компрессорной установки. Сверловщица Н. Братко освоила токарный станок. Стахановки станции — стрелочницы Е. Баланчук, А. Ширшова, С. Букатова без отрыва от работы готовились на дежурных по станции.

Большой удельный вес в общем числе рабочих города в годы войны стали занимать молодежь, подростки. Железнодорожное училище, созданное буквально накануне Великой Отечественной, подготовило в первые пять лет своего существования 760 специалистов — слесарей, плотников, бригадиров пути,

осмотрщиков вагонов, помощников машинистов паровозов. Курсанты не только учились. В военные годы ими было отремонтировано 856 вагонов, 14 паровозных котлов и 40 километров железнодорожного пути, изготовлено 250 тысяч единиц мелкого инструмента, болтов, гаек. Училище гордилось такими своими питомцами, как Ольга Санковец — бригадир девичьей плотницкой бригады вагоноремонтных мастерских. Ее молодежный коллектив стабильно выполнял план выработки на 150 процентов. Сама Ольга была отмечена значком «Отличный вагонник», имела ряд благодарностей от руководства дороги.

Сотни опытных мастеров взялись за подготовку молодых специалистов прямо на рабочих местах. Причем шефство старых производственников над новичками получило на Красноярской дороге широкий размах и было отмечено транспортным отделом ЦК партии и Наркоматом путей сообщения как пример настоящей организации профессиональной подготовки новых кадров. За успехи, достигнутые в индивидуальном обучении молодых рабочих, особым приказом НКПС от 10 июня 1943 года знаком «Почетному железнодорожнику» были награждены слесарь иланского паровозного депо А. Яковлев и плотник вагоноремонтного пункта Д. Чернышев. Забота старших была помножена на горячую готовность ребят быстрее освоить профессию. «Новички, 14—15-летние парнишки и девчонки, сутками не отходили от станка, чтобы скорее получить специальность», — вспоминал Т. Анисимов.

Ветераны трудились, не считаясь со здоровьем, отдавая все свои силы производству.

К началу войны А. Яковлев, слесарь-разметчик заготовительного цеха, имел трудовой стаж 46 лет. Его рабочий путь в иланском паровозном депо начался еще в 1904 году. Биография ветерана отмечена таким примечательным фактом: 1 мая 1923 года Андрею Дмитриевичу и еще трем лучшим рабочим узла постановлением профсоюзного комитета и парткома было присвоено звание Героя Труда. У таких ветеранов труда молодежь училась не только профессии, но и тому, каким должен быть советский человек, — и в повседневности, и в трудный час испытаний.

В преодолении трудностей неоценимым оказался тот творческий задел, что создали иланцы в предвоенную пору. Зимой 1940—1941 годов первые ростки дала их новая инициатива по развитию соревнования за ускорение оборота подвижного состава. Тут они были первыми, пожалуй, даже на сети железных дорог страны.

Война с особой остротой обнаружила необходимость объединения усилий всех участников транспортного процесса, представителей разных служб для достижения общего высокого конечного результата. Еще шире развернув соревнование за повышение производительного использования подвижного состава, которое выражалось экономией вагоно-часов и паровозо-часов, железнодорожники иланских отделений движения и паровозного хозяйства, вагоноремонтного участка и дистанции пути показали всей дороге пример слаженной работы. «Меньше в простое, больше в движении!», «Даешь скорость!» — вот лозунги этого соревнования, поясняющие суть метода работы иланцев.

Инициатором трудового соперничества за ускоренный оборот вагонов и локомотивов среди диспетчеров стал стахановец И. Ефимов, в годы войны работавший дежурным по отделению. Скоро соревнование движенцев, в котором первенство держали диспетчерские смены И. Ефимова, В. Силича, В. Середы, М. Розуменко, захватило и работников линейных станций. Осмотрщики вагонов ускоряли обработку транзитных поездов, локомотивные бригады старались водить тяжелые составы и по-скоростному, работники станции сокращали простои вагонов под грузовыми операциями.

Совместная борьба за высокое качество работы принесла иланским железнодорожникам несомненный успех. В декабре 1941 года уже 80 процентов транзитных поездов обрабатывалось на станции по-скоростному, они имели стоянку не более 30 минут. Общий простой вагона был ниже нормы на один час, а под местными операциями на 3,3 часа. Нужно отметить, что еще полгода назад, то есть до войны, иланцам никак не удавалось даже уложиться в норму простоя — она казалась напряженной, завышенной. Так было, впрочем, не только в Иланской...

Война диктовала свои нормы и требования. И, работая по-фронтовому, люди находили выход из самых, казалось бы, безвыходных ситуаций. Руководители передовых смен станции Иланской К. Сибирев и В. Кузнецов, например, внедрили ряд приемов работы, ускорявших обработку составов и позволявших быстро «расщивать» станцию для приема скопившихся на подходах эшелонов: например, заводили на один путь для обработки два со-

става «хвостами» друг к другу — делали то, что до войны категорически запрещалось строгими инструкциями.

По-новому раскрылся новаторский дух лунинского движения. В иланском паровозном депо первым примеру Лунина последовал машинист С. Огороков. Он вместе с членами своей бригады быстро устранял различные повреждения паровоза, выполнял текущие ремонты и тем самым увеличивал полезное время работы локомотива. Паровозные бригады настойчиво изучали слесарное мастерство и заменяли ремонтников в подготовке локомотивов к рейсам и на межпоездном ремонте.

В 1943 году, когда положение на транспорте серьезно осложнилось, в Иланской родился еще один ценный почин. Машинист-лунинец Шелехов выступил с предложением начать подготовку паровозов к зиме силами локомотивных бригад. Эта инициатива была одобрена бюро Красноярского крайкома ВКП(б) и рекомендована к распространению во всех депо дороги.

Примеру паровозников-лунинцев следовали рабочие других предприятий. Начальник кондукторского резерва Ф. Халипов организовал мастерскую для ремонта спецодежды, в которой работали свободные от поездок кондукторы и члены их семей. К началу августа 1941 года здесь были отремонтированы все тулупы и другая спецодежда. Стрелочники станции С. Зарецкий, М. Рябова, С. Мартынюк, Е. Баланчук и другие своими силами производили не только ремонт стрелок, но и замену крестовин. Электромонтер вагонного депо

Г. Маслов помимо исполнения своих прямых обязанностей организовал перемотку электромоторов, восстанавливал другое оборудование. Токарь механического цеха паровозного депо И. Силантьев отремонтировал свой станок.

Считая себя в едином строю с защитниками Родины, железнодорожники старались во всем быть похожими на фронтовиков. Они создавали «фронтовые колонны локомотивов», «фронтовые бригады», «воинские подразделения» и объявляли себя мобилизованными, устанавливали военный порядок и дисциплину в своем коллективе, выполняли производственные задания по-боевому.

Первой на иланском транспортном узле объявила себя «фронтвой» паровозная колонна, возглавляемая командиром-машинистом В. Осипенко. Ударным трудом она добилась права носить имя Государственного Комитета Обороны. Члены фронтвой колонны из локомотивных бригад машинистов Рачковского, Федина, Рязанцева, Стригина и других работали по-лунински, строго следя за техническим состоянием машин, без брака и аварий, не допуская заезда паровозов на межпоездной ремонт. На каждой поездке бригады колонны имени ГКО экономили от двух до трех тонн угля. Только за первые два месяца 1942 года машинисты-«фронтовики» сэкономили более ста тонн топлива. Для этого паровозники в совершенстве овладели слесарным делом, освоили методы работы на тощих углях, которые использовались вместо высококалорийных, активно применяли новаторские приемы работы.

Машинисты другой «фронтвой» колонны И. Бажинов, Н. Михайловский, В. Семин

обеспечивали пробег паровозов между подъёмными ремонтами до 70—100 тысяч, а между промывками в среднем до 10—15 тысяч километров, что превышало норму в два — два с половиной раза.

В конце 1942 года в иланском депо машинист С. Федин организовал еще одну «фронтвую» колонну паровозов, в которую он собрал паровозников-«середнячков». Осваивая передовые методы вождения поездов, которыми в совершенстве владел их командир, бригады достигли высоких производственных результатов. Передовые машинисты колонны поднимали среднесуточный пробег своих паровозов до тысячи километров, водили только тяжеловесные составы.

Воинским подразделением объявил себя коллектив автоматного цеха паровозного депо. Здесь была обеспечена строгая дисциплина и высокая производительность труда. Слесари Ховрин, Жихарев, Дубовик, Шиповалов выполняли нормы не ниже, чем на 300 процентов. Цех ремонтировал насосы и другое оборудование с гарантией качества.

Лучшие кондукторы иланского кондукторского резерва братья Кузнецовы, П. Лукьянов, Н. Лобзов, В. Кобзарев, И. Юрков и другие, объединившись во «фронтвую» колонну имени ГКО, продвигали поезда с высокой скоростью в пути, норму по километровому пробегу выполняли на 150—160 процентов, сократили время на прием поездов до десяти минут.

В иланской дистанции пути первой объявила себя воинским подразделением бригада монтеров коммуниста В. Селиверстова, а к 25-й годовщине создания Красной Армии та-

ких подразделений в коллективе путейцев было уже восемнадцать. В отделении Селиверстова исчезли брак в работе, нарушения дисциплины, средняя производительность труда в бригаде выросла до 150 процентов. В воинских подразделениях путейцев, возглавляемых С. Дойнеко и Г. Роликом, во внерабочее время изготавливали инструменты.

Весной 1943 года в целях улучшения работы железных дорог было принято решение, согласно которому рабочие и служащие транспорта на период войны считались мобилизованными и закреплялись за постоянным местом работы. Иланские железнодорожники на митингах и собраниях одобрили введение военного положения, заверили партию и правительство, что примут все меры к наведению воинского порядка на своих предприятиях и приложат все силы для скорейшей победы над врагом. Слово свое они с честью сдержали.

Главной отличительной чертой социалистического соревнования в годы войны явилось стремление железнодорожников быть максимально полезными фронту. Почти в каждом социалистическом договоре имелся перечень работ, которые люди брались выполнить в нерабочее время. Так, комсомольцы подъемочного цеха паровозного депо взяли обязательство: отремонтировать к двадцать шестой годовщине Великого Октября паровоз. После каждой смены, голодные, уставшие, они шли на свой паровоз, чтобы поработать еще несколько часов. Их почин поддерживали комсомольцы цеха промывочного ремонта во главе с комсоргом Григорием Мельниченко. И эти ребята с честью выполнили свое обязатель-

ство, отремонтировав в нерабочее время пять паровозов, а заработок перечислили в фонд обороны.

Было у иланцев и специальное задание — изготавливать на своих предприятиях оружие для фронта, одежду для фронтовиков. В паровозном и вагонном депо организовали специальные участки для обточки корпусов мин, в Иланском леспромхозе производили снарядные ящики и лыжи, в мастерских промартели шили солдатское белье и телогрейки, мебельщики наладили изготовление винтовочных и автоматных лож. Делом чести рабочих, занятых выполнением заказов фронта, считалось перевыполнять нормы выработки вдвое-втрое.

В паровозном депо цех, выполнявший оборонные заказы, возглавил опытный слесарь-инструментальщик Ф. Гунбин. Сын рабочего-революционера, расстрелянного колчаковцами в декабре 1918 года, Федор Георгиевич в первые дни войны обратился в партийный комитет депо с просьбой освободить его от должности нормировщика, на которую был недавно выдвинут, и направить на фронт. Однако ему поручили дело не менее боевое и трудное: организовать цех для выполнения заказов фронта. В кратчайший срок Гунбин наладил новое производство, применив десятки собственных рационализаторских предложений, обучив работе на станках немало подростков.

По мере продолжения войны сложностей прибавлялось не только у железнодорожников. Все больше изнашивался парк сельскохозяйственных машин в иланских МТС. В феврале 1942 года предприятия города от-

командировали на помощь сельчанам более 60 специалистов, в том числе в МТС для ремонта техники к весеннему севу и работы на сельскохозяйственных машинах — тринадцать слесарей, пять кузнецов, восемь трактористов и двух комбайнеров. И если этой помощи вначале было достаточно, то год спустя железнодорожникам пришлось помимо этого выполнить в своих мастерских большой заказ по изготовлению запасных частей для техники и прицепного инвентаря: в паровозном депо нарезали болты и гайки, делали поковки, вагоноремонтные мастерские поставляли в МТС необходимое литье.

В период войны перед партийными и хозяйственными органами возникла еще одна важная задача — борьба за экономию материальных ресурсов. Железнодорожники стали широко использовать местный уголь, к увеличению добычи которого в крае были приняты энергичные меры. Уже летом 1941 года все маневровые паровозы станции Иланской работали только на низкокалорийном бородинском угле в смеси с изгарью и опилками. Работали на буром угле и магистральные локомотивы. Машинисты иланского депо Н. Лаврецкий и С. Федин, водя поезда на углях тощих марок, сэкономили за первые одиннадцать месяцев войны более чем по 200 тонн высококачественного топлива. Чтобы сберечь смазочные материалы, иланцы стали использовать для заправки паровозных и тендерных букс мазутную эмульсию.

В паровозном депо пришлось налаживать литейное производство: чугунные и стальные детали, ранее поступавшие централизованно, теперь начали изготавливать на месте.

Однако и тут возникли сложности: литейкам нужен был кокс. Задачу получения кокса удалось решить мастеру литейного цеха иланского вагонного депо Ф. Ерошенко, который разработал простой и дешевый способ производства кокса в печи собственной конструкции. Специалисты нашли, что «по своему качеству кокс, изготавливаемый т. Ерошенко из судженского угля, хороший». Разработка рационализатора нашла применение на всех литейных производствах Красноярской дороги.

Большое количество подвижного состава ушло из Сибири на запад, поэтому нужно было организовать ремонт списанных паровозов, вагонов, пришедшего в негодность оборудования и инструмента. В ремонте и производстве запчастей основная заслуга принадлежала вспомогательным цехам предприятий. Хорошим организатором работы такого цеха в вагоноремонтных мастерских был коммунист В. Андрианович.

Только в июле — декабре 1941 года по иланскому железнодорожному узлу от рационализаторов поступило 49 предложений, причем разработки новаторов были направлены, главным образом, на резкое повышение производительности труда, механизацию производственных процессов, что имело особую важность из-за острой нехватки свободных рабочих рук. Старший дорожный мастер дистанции пути Е. Гудкин изобрел нож для изготовления пластинок закрепителей, полностью механизировав операцию, прежде производившуюся вручную. Слесарь вагонного депо С. Магера усовершенствовал пилу, что позволило поднять производительность труда на изготовлении лесоматериалов в шесть раз.

Ценные предложения дали слесарь-автоматчик паровозного депо С. Ганьшин, кузнец вагоноремонтных мастерских И. Шведов, мастер дистанции связи Н. Путятин и другие.

С еще большей силой новаторство иланских рабочих проявилось при переналаживании своих предприятий на более сложные виды ремонта.

В иланском паровозном депо, где в предвоенные годы была создана неплохая ремонтная база, ранее проводились лишь текущие виды ремонта — промывочный и подъемочный, а средний и капитальный ремонт локомотивам делал Красноярский ПВРЗ. Но завод был отвлечен на выполнение оборонных заказов. Поэтому ряду паровозных депо, в том числе и иланскому, пришлось освоить в своих цехах средний ремонт машин.

Вагонное хозяйство в войну оказалось в самом сложном положении — вагоны уходили на запад исправными, а возвращались на ремонт покалеченными в бомбежках. Запчастей остро не хватало. Поэтому рабочие иланского вагонного депо освоили изготовление в своих цехах 130 наименований различных деталей. Только на реконструкции корпусов подшипников иланцы сэкономили ежемесячно до пяти тысяч рублей.

К 1943 году, когда на дорогах страны осложнилась ситуация с обеспеченностью вагонами, перед иланцами была поставлена необычная задача — начать строительство новых вагонов с деревянными рамами для перевозок местных грузов. Районный комитет партии, коллективы соседних предприятий города и района помогли вагонникам решить эту сложную задачу и тем самым обеспечить пред-

приятия края подвижным составом, высвободить дополнительное количество вагонов для перевозок грузов в прифронтовую зону, главным образом под хлеб.

На завершающем этапе войны, когда трудности многократно возросли, а требования к организации работы транспорта еще более повысились, иланцы доказывали неисчерпаемость творческих возможностей, которыми всегда был наделен рабочий класс.

Для машинистов зима 1944—1945 годов стала особенно памятной. Наступила она рано. Уже с первых дней ноября грянули пятидесятиградусные морозы. Паровозные бригады находились в рейсе по 30—36 часов, а время для отдыха пришлось сократить до 5—6 часов. Иланские паровозники в буквальном смысле жили на колесах: бригады не уходили домой после поездки, а шли отсыпаться в специально оборудованный «турный» вагон, прицепленный к паровозу. Меняли друг друга на той станции, где заканчивалась смена одной бригады и наступал черед заступать на вахту другой.

* * *

Каждый день тружеников Иланского проходил под лозунгом: «Фронт и тыл едины!» Он наполнился особым смыслом, когда к сибирякам обратились за помощью жители освобожденных районов. Вдохновленные победами Красной Армии над фашистскими захватчиками, рабочие предприятий города, железнодорожного узла, крестьяне района усилили свою помощь Родине.

Стахановцы автоконтрольного пункта из-

готовили полный комплект оснастки для ремонта автотормозных приборов. Токарь пункта Л. Гришанов выточил два штопорных ключа, изготовил и другие приспособления. Партию путейского инструмента для освобожденных участков железных дорог изготовили стахановцы иланского вагонного депо. Электромеханики дистанции связи капитально отремонтировали списанные телеграфные аппараты, один коммутатор и также передали их вновь организуемым дистанциям связи освобожденных дорог.

Эти сообщения о делах иланцев опубликовала газета «Красноярский железнодорожник» в марте 1942 года. И надо отметить, что этот месяц не был каким-то особенным. Помощь освобожденным районам страны иланцы не прекращали до конца войны и считали ее почетной задачей.

Сотни воскресников и субботников, тысячи внеурочных смен отработали иланцы во имя Победы. Только за первые военные полгода на иланском отделении состоялось пять крупных воскресников, в которых приняли участие 23,5 тысячи человек. Было заработано и перечислено в фонд обороны почти сто тысяч рублей. За это же время железнодорожники иланского узла сдали в фонд обороны облигаций государственных займов на 828 тысяч рублей. Активно прошла подписка на денежно-вещевую лотерею, итог — 410 700 рублей. Многие иланцы перечисляли личные сбережения, делали отчисления из заработка на укрепление боевой мощи Красной Армии. Например, машинисты Белоусов, Кривошеев, Блохин, Осипенко, Козлов в первые дни войны сделали единовременные взносы от полуто-

ра до пяти тысяч рублей. Эта помощь не прекращалась до самых победных майских дней 1945 года и выражалась значительными денежными суммами. Например, иланский рабочий Т. Анисимов, отчисляя однодневные заработки, компенсации за неиспользованные отпуска, премии, личные сбережения, передал Родине за годы войны свыше 15 тысяч рублей.

По итогам работы в 1941 году большая группа кондукторов иланского резерва должна была получить наркомовскую премию за безаварийную работу. Главный кондуктор С. Михальцев объявил о решении передать свою премию в фонд обороны. Его тут же поддержали кондукторы Р. Бритов, И. Юрков, Ф. Игнатюк и другие. Все 76 премированных передали на укрепление боевой мощи Красной Армии почти 44 тысячи рублей. Патриотическая инициатива нашла широкую поддержку на дороге. Следуя призыву иланцев, только локомотивные бригады депо Красноярска перечислили свыше 110 тысяч рублей годовой премии.

По инициативе бригадира вагонного депо Г. Замниуса на узле развернулся сбор средств на постройку бронепоезда. К 1 января 1942 года было собрано 90 535 рублей. Каждый житель города — от мала до велика — стремился сделать свой взнос. Комсомольцами узла на постройку бронепоезда было заработано на воскресниках свыше шести тысяч рублей, сдано облигаций на 14,5 тысячи рублей. Ежемесячно каждый молодой рабочий отчислял в фонд обороны однодневный заработок.

С первых дней войны был налажен сбор теплых вещей для воинов Красной Армии, посылок с подарками в госпитали и на фронт. Только за второе полугодие 1941 года была собрана 5641 единица теплого обмундирования — полушубков, валенок, фуфаяк, теплых брюк, рукавиц. Пример в этом, как отмечала газета «Иланский рабочий», показывали стахановцы — слесарь С. Магера, машинист Ф. Шушаков, диспетчер И. Ефимов. Иланцы сдавали овчины на пошивку полушубков, шерсть для валенок. Домохозяйки вязали варежки, свитера, жилеты.

Осенью 1942 года рабочие города собрали и отправили в подарок ленинградским железнодорожникам восемь вагонов с картофелем, капустой, овощами и сто индивидуальных посылок.

Вскоре после начала войны в городе был развернут госпиталь для тяжелораненых бойцов Красной Армии. Под него отдали лучшие здания в городе. Чтобы укомплектовать госпиталь инвентарем, жители собрали кровати, одеяла, постельные принадлежности. Иланцы отдавали раненым лучшие продукты, навещали бойцов, помогали писать письма, школьники устраивали небольшие концерты.

В конце войны специально для обучения инвалидов Великой Отечественной — ведь это были в большинстве своем молодые ребята, не успевшие еще получить никакой специальности — в городе была открыта профшкола, готовившая счетных работников.

К лету 1943-го заметно ухудшилось состояние пути, между тем для ремонта не хватало рабочих рук. По призыву политотдела сотни домохозяек, пенсионеров, школьников

пришли на помощь путейцам. В массовых воскресниках приняли участие служащие и рабочие городских предприятий. На исправлении стальной колеи иланцы отработали более ста тысяч человеко-дней и с оценкой «хорошо» подготовили путь к зиме.

Трудным был быт города военной поры. На полях района осенью 1941 года вызрел небывало богатый урожай, а жатва складывалась трудно: на фронт ушли те, кто сеял хлеб, туда же пришлось отправить большую часть тракторов и автомобилей. Чтобы помочь колхозникам, начало занятий в городских школах отложили на 1 октября, а учащихся вместе с педагогами отправили в села района. На элеваторе и колхозных подтоварниках работали женщины, мобилизованные на уборку с городских предприятий. Собранный урожай — хлеб, картофель, овощи — тут же отправляли на фронт. Для питания города разрешалось оставить лишь часть заготовленного в подсобных хозяйствах узла. Поэтому уже во второй год войны были созданы новые подхозы — при каждом предприятии города, а в существовавших расширены посевные площади.

Снабжение продовольствием осложнялось еще и тем, что город принял около пяти тысяч эвакуированных с территорий, занятых врагом. Даже картошка стала дефицитом. Поскольку и лошади были мобилизованы для нужд армии, то с полей картошку вывозили на ручных тележках. Подталкиваемые ребятней, тянулись они к городку по размокшим от дождей полевым дорогам. Иланцы увеличивали и личные участки с картофелем, многие стали сеять на поле просо, брюкву.

«Весной городок жадно наваливался на черемшу, — вспоминает журналист И. П. Белявский. — Теперь она заполнила все дома, городскую и деповскую столовые, буфеты: свежая, соленая, маринованная. Крупно накрошенные, черные листья ее густо плавали в темно-коричневой жиже супа вперемешку с редкими кусочками картофеля. Куда бы ни пошел, всюду тебя встречал запах черемши. Казалось, даже городской воздух пропитался черемшаным запахом. И это был запах войны...»

Худо стало с одеждой, обувью. Особенно остро это ощущали ребята и девчата, что жили в общежитиях. У многих была лишь одна смена белья и одна одежонка на все случаи, а рвалась она на работе быстро. Между тем еще в начале войны цехи местных промартелей, где чинили одежду и обувь, были закрыты — некому стало работать. Чтобы как-то исправить положение, при паровозном депо открыли мастерскую по починке обуви и одежды, работать в которую пригласили пенсионеров.

В кинотеатре «Комсомолец» и клубе железнодорожников стали показывать фронтовую кинохронику. Женщины, надеясь увидеть кого-либо из своих родных, после работы приходили на эти фильмы. И шли после кино домой заплаканные — на экране показывали не только победы, но и зверства оккупантов, гибель наших солдат, бомбежки наших городов.

И все-таки иланцы верили в скорый конец войны. Они хотели видеть свой город красивым, благоустроенным. Не прекращались работы в городском саду, первые посадки в котором были заложены как раз накануне

войны — на будущих аллеях появлялись новые деревца. Тогда же здесь был установлен памятник Владимиру Ильичу Ленину.

Депутаты горсовета М. Шихова, А. Стариков, А. Дергач, Я. Тювиков, П. Заморозов, К. Созинова, Н. Кукушкин и другие объединяли горожан в важнейших делах — организовывали на завершение строительства городской поликлиники, благоустроительные работы, заготовку топлива для госпиталя и семей эвакуированных, налаживали помощь семьям фронтовиков и инвалидов войны.

Среди тех, кто в первые дни ушел на фронт, были иланские врачи, медсестры. На оставшихся в городе медиков пришлось распределить многократно выросшие требования по обеспечению здоровья граждан, лечению раненых в госпитале. На станции был развернут санпропускник для эвакуированных — всех прибывающих в город и тех, кто следовал дальше на восток, мыли в бане, обрабатывали их одежду. Только неутомимостью и заботливостью врачей обеспечивалось отсутствие среди населения эпидемий, тяжелых инфекционных заболеваний.

Не прекращались занятия в школах города. Партийные организации и Совет депутатов трудящихся помогали учительским коллективам и семьям: добывали для ребят одежду и обувь, учебники и тетради, карандаши и ручки. И учеба не прекращалась, хотя бегали многие школьники на занятия в ботинках на три-четыре размера больше, в пальтишках, перешитых из шинелей, писали на газетах свекольным соком да марганцовкой...

С первой военной зимы во всех школах

горсовет организовал питание ребят. Были установлены титаны, в которых кипятился морковный чай, а к нему — ломтик хлеба или вареная картофелина. Ослабевших ребятишек прикрепили к рабочим столовым.

Война — это всегда сиротство. Сотни мальчишек и девчонок, потерявших в огненном смерче своих родных, вновь обрели родительское тепло и ласку в семьях иланцев.

* * *

По сообщениям газет и радиосводкам иланцы с тревогой следили за событиями на фронте. До войны не во все иланские дома успели провести радио, и многие горожане, чтобы послушать утренние последние известия, собирались у уличных репродукторов. К женщинам, ловившим каждое слово, с шипением и треском пробивавшееся из динамика, присоединялись идущие со смены депоовские рабочие. У тыла и фронта была кровная связь: не было в городе семьи, в которой не воевал бы отец, брат, сын.

...Машинист В. Ф. Иванов, сдав локомотив, быстро шагнул по перрону. Вдруг к нему кинулся солдат из только приведенного им в Иланскую эшелона:

— Отец!

Расставаясь после короткой встречи, отец и сын заключили своеобразный договор на соревнование. Василий Федорович обещал безаварийно и по-скоростному водить поезда, а Евгений — твердой рукой истреблять фашистов. Через неделю В. Ф. Иванов написал сыну, что за четыре рейса он сэкономил три тысячи рублей, ускорив оборот локомотива.

С первого сентября 1941 года должны были начаться занятия в новой кирпичной школе-десятилетке, только что выстроенной на Красной улице (ныне здание ГПТУ). Однако помещение пришлось отдать под госпиталь, а ученики встали к станкам, дожидаясь, когда возраст позволит им взять в руки винтовки и сражаться с врагом. В полном составе ушли на фронт выпускные классы школ № 1 и № 41. И немногим из них довелось вернуться в родной город. Погибли в боях за Родину вчерашние школьники Василий и Михаил Скалозубовы, Володя Гусельников, Леня Сологуб, Юханес Экс, Павел Тарасевич, Виктор Фанаков, Сергей Гущин... Всех не перечислишь.

По-стахановски работал в первые годы войны в автоматном цехе паровозного депо, объявившем себя воинским подразделением, слесарь В. Жихарев. В середине 1942-го его призвали в действующую армию, а в феврале 1943 года газета «Красноярский железнодорожник» опубликовала письмо командира части подполковника Кучеренко, в котором он благодарил руководство депо за воспитание мужественного, бесстрашного бойца и рассказывал о ратных подвигах Владимира Ивановича Жихарева, награжденного командованием медалью «За боевые заслуги».

Токарь-лунинец И. Силантьев обучил своему делу немало молодежи в первые годы войны, а в марте 1943-го, подготовив себе на смену отличного мастера В. Обметко, попросился на фронт. Просьбу его удовлетворили. Илья Иванович участвовал в сражениях на Курско-Орловской дуге, форсировал Десну, Сожь, Днепр, в 1945-м был ранен под Кенигс-

бергом. Его ратный путь отмечен орденами Славы II и III степеней, медалью «За отвагу».

В одном полковом строю прощали иланцы — плотник паровозного депо сержант А. Горбачев и генерал-майор В. Рябухин, также до призыва на фронт работавший плотником, только в вагоноремонтных мастерских. Их боевой путь пролегал от Сталинграда до Австрии.

Иланцы гордятся своими земляками генералами Иваном Федоровичем и Павлом Федоровичем Халиповыми. Самоотверженно трудился в тылу их отец Федор Антонович — кондуктор, выдвинутый перед войной начальником кондукторского резерва и проявивший себя замечательным организатором производства. Сыновья унаследовали от отца трудолюбие, самоотверженность, преданность Родине. Их ратный труд отмечен многими боевыми наградами.

Политруком, помощником командира по политчасти был на фронте Владимир Иванович Долгих. После двух тяжелых ранений в ноябре 1943 года вернулся в родной город, признанный врачами непригодным по состоянию здоровья к службе в армии. В неполные двадцать лет пришлось пареньку начинать новую жизнь, хотя душа его рвалась на фронт — туда, где сражались его сверстники. До войны В. И. Долгих не успел закончить среднюю школу, поэтому, подготовившись самостоятельно, он экстерном сдал экзамены за десятилетку и поступил в Иркутский горно-металлургический институт. Потом работал в Красноярске на заводе цветных металлов — прошел путь от начальника смены до главного инженера завода. В 1958 году его назначают

главным инженером Норильского горно-металлургического комбината, а в 1962 году — директором этого комбината. В 1969 году В. И. Долгих был избран первым секретарем Красноярского крайкома КПСС, а на декабрьском (1972 г.) Пленуме ЦК КПСС — секретарем Центрального Комитета партии. В. И. Долгих являлся кандидатом в члены Политбюро, депутатом Верховного Совета СССР. Он дважды Герой Социалистического Труда, награжден шестью орденами Ленина, орденами Отечественной войны I и II степеней, боевыми медалями.

Паровозным машинистом готовился стать Афанасий Корнеев, приехавший в Иланское железнодорожное училище из деревни Алексеевка Нижнеингашского района. Но закончить курс обучения не пришлось — в августе 1941-го его призвали в действующую армию и направили на курсы младших командиров в Омск. «Я не могу дождаться того часа, когда меня пошлют на фронт», — писал он матери в своем первом письме. А последняя весточка в родительский дом пришла от младшего лейтенанта А. Корнеева в апреле 1944: «Завтра опять отправлюсь на битву с врагами. Буду им мстить за свои раны и за смерть любимого отца. Жди меня с победой».

...Наши войска подошли к Висле. В числе первых подразделений 170-го стрелкового полка, которому предстояло форсировать реку, был и взвод А. Корнеева. Вода кипела от разрывов снарядов и мин, десантники изо всех сил налегали на весла, стремясь быстрее проскочить этот огненный барьер.

Младший лейтенант Корнеев первым выбрался на берег и, увлекаая солдат за собой,

повел их на вражеские позиции. С ходу удалось захватить первую, а затем и вторую траншеи фашистов. Но противник резко усилил фланговый огонь из пулеметов и минометов. Один за другим выбывали из строя бойцы. Гитлеровцы непрерывно контратакуют плацдарм, а его надо удержать, дать возможность переправиться через Вислу основными силами. Замолчал пулемет, и Корнеев заменил убитого пулеметчика, продолжая руководить боем. Вражеская пуля настигла отважного гвардейца. Он наскоро перевязал рану и поднял горстку оставшихся в живых храбрецов в рукопашную атаку. В этот момент осколок немецкого снаряда смертельно ранил бесстрашного сибиряка.

Через несколько часов все подразделения полка, преодолев водную преграду, прочно обосновались на плацдарме. Оставшиеся в живых бойцы взвода снесли своего командира на руках к реке. На берегу полноводной Вислы, вдали от родных мест, и похоронили однополчане своего товарища.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 марта 1945 года за умелое руководство взводом, личный героизм и отвагу младшему лейтенанту Афанасию Кузьмичу Корнееву было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Владимир Шабалин заканчивал семилетку, когда началась война. На фронт ушли отец и старший брат. Свои планы — пойти в восьмой класс — паренек круто переменял: раз не хватает лет, чтобы идти на фронт, значит, надо трудиться для фронта, для победы. И он поступает в Иланское железнодорожное училище.

В начале 1943 года помощника машиниста паровоза В. Шабалина Иланский райвоенкомат призвал на фронт. Крепкая физическая закалка, смелость и находчивость помогли железнодорожнику попасть во взвод разведки. Коротким, но ярким оказался его фронтовой путь. Советские войска, громя отступающего врага, вышли в сентябре к Днепру. Первым форсировать реку должен был 212-й стрелковый полк. Взводу пешей разведки было поручено выяснить систему обороны и огневые средства фашистов.

Под покровом ночи разведчики перебрались на правый берег. А к утру первая часть задачи была выполнена, и данные о системе обороны противника по радиации были переданы в штаб полка. Однако предстояло выяснить силы фашистов в ближнем тылу, у села Козаревичи. Но во время продвижения в глубь расположения противника разведчики были обнаружены и приняли неравный бой. Заменив убитого командира, В. Шабалин принял руководство взводом на себя, поднял бойцов в атаку. В этом бою он погиб.

А в паровозное депо от комсомольского работника части Н. Беляева пришло письмо, в котором он писал товарищам героя: «При форсировании Днепра комсомолец Владимир Шабалин первым переправился через реку и дрался до последнего дыхания. Автоматная очередь фашиста оборвала жизнь героя... Мы гоним врага на запад. За смерть Володи Шабалина будем мстить, мстить, мстить...» 17 октября 1943 года был обнародован Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза (по-

смертно) младшему сержанту Владимиру Андреевичу Шабалину.

Звания Героя Советского Союза были также удостоены бывший тракторист колхоза «Первое мая» Карапсельского сельсовета Андрей Степанович Александров и колхозник сельхозартели «Красный хлебобороб» Иван Игнатьевич Крюк.

Орудие старшего сержанта, кавалера ордена Отечественной войны II степени и двух медалей «За отвагу» А. Александрова, в бою 3 февраля 1945 года у станции Квейсен, обеспечивая удержание плацдарма на Одере, прямой наводкой уничтожило четыре гитлеровских танка, два бронетранспортера, самоходное орудие и много фашистов. Этот подвиг артиллериста и был отмечен высшей наградой Родины.

Славный боевой путь прошел за три военных года Иван Крюк. Форсировал Дон и Днепр, Донец и Сан, Одер и Вислу. В начале октября 1943 года при форсировании Днепра на киевском направлении командиру катерного отряда старшему сержанту Крюку было дано задание под покровом ночи осуществить переброску на правобережье 700 танков. И катера, несмотря на сильный артиллерийский огонь противника, выполнили это боевое поручение. Подвиг И. И. Крюка, командовавшего этой беспримерной переправой, высоко оценила Родина.

Невозможно рассказать о всех ратных подвигах, совершенных иланцами в годы Великой Отечественной войны, как нельзя перечислить поименно всех, кто пролил кровь за честь и независимость нашей Родины. Имена павших на фронте запечатлены на обелисках,

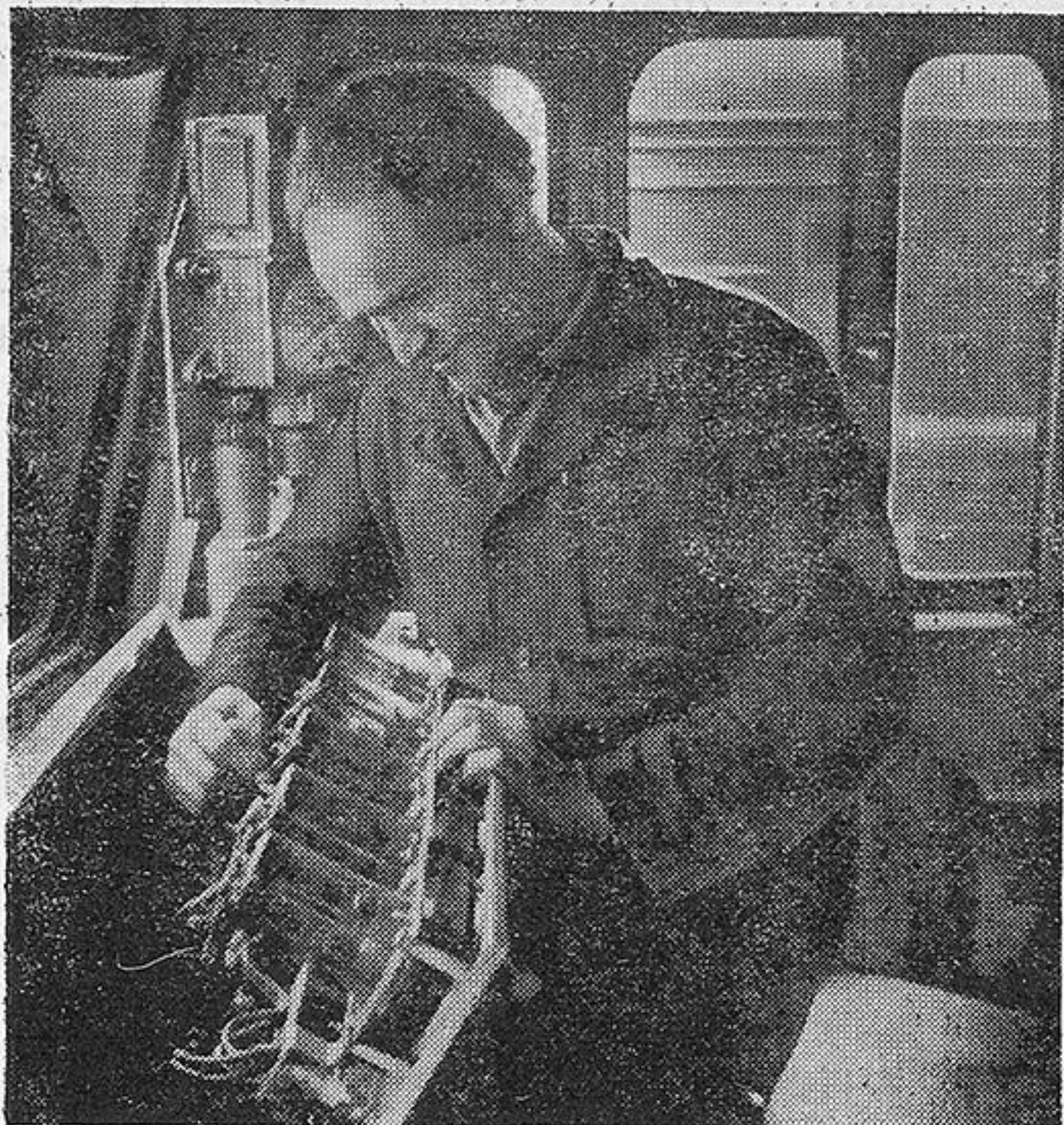
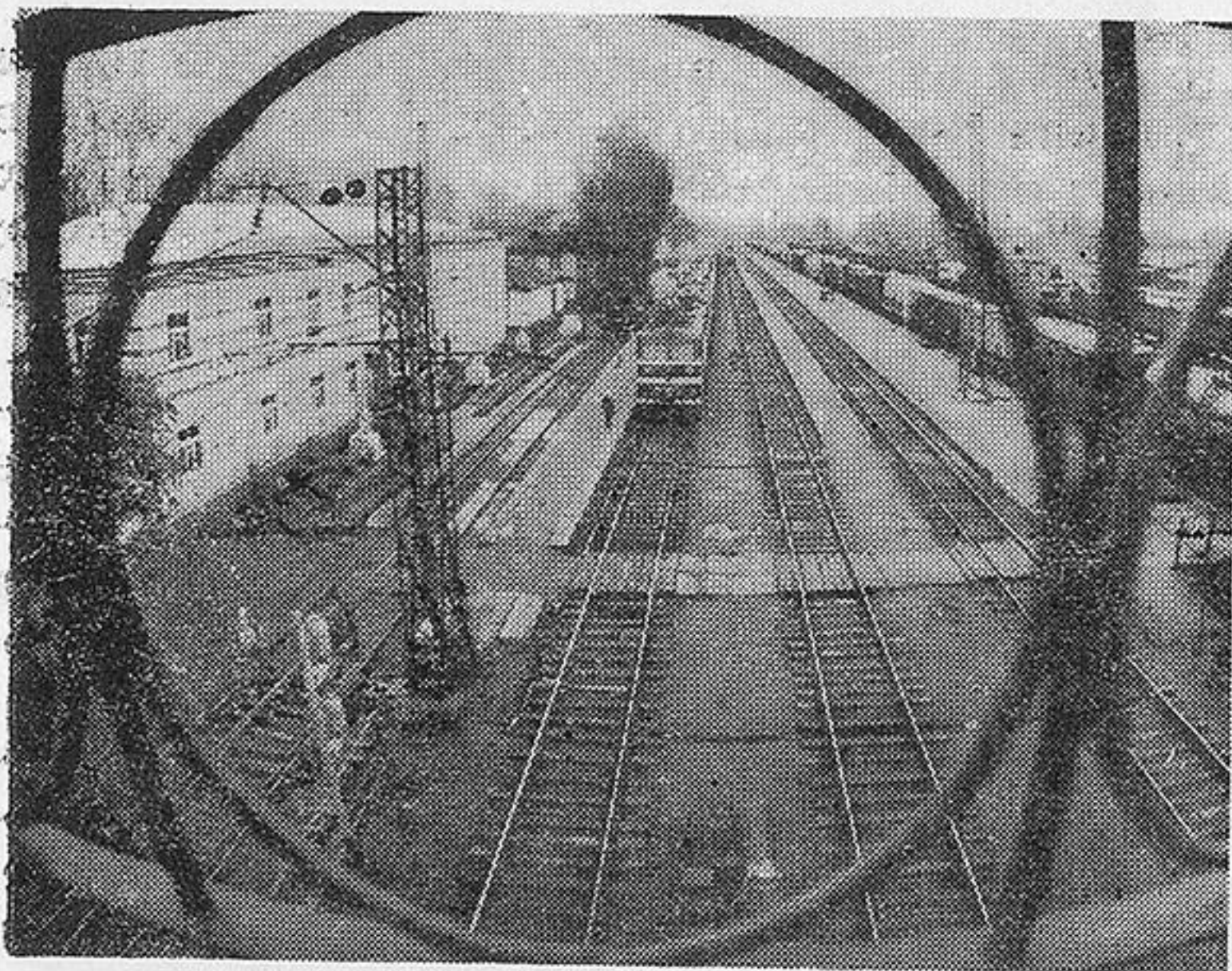
что установлены в послевоенные годы на иланских предприятиях. Их фотографии — в музеях боевой славы, организованных во всех иланских школах. Фронтovou летопись своих земляков много лет ведет районная газета «Ленинец».

В канун 30-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне — в мае 1975 года — в центре города иланцы воздвигли общий памятник своим землякам, павшим в боях за Родину. Здесь принимают в пионеры, вручают комсомольские билеты.

В праздник Победы все иланцы собираются у этого памятника. С утра гремит духовой оркестр. Трубы блестят на ярком свете. И слезы сами катятся из глаз... Плывет над иланскими улицами музыка, вцепились ручонками в натруженные руки своих дедов внуки и внучки, передаются им волнение и гордость, а над головами стоит ясное солнце и бесконечное голубое небо. И пусть оно для них всегда будет таким, каким его запомнили ветераны в тот солнечный май сорок пятого.

...ПЛЮС ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ

Сдержанно говорится об Иланском в 17-м томе Большой Советской Энциклопедии, вышедшей в 1952 году вторым изданием: «...город, центр Иланского района Красноярского края РСФСР. Железнодорожная станция на Великой Сибирской магистрали в 279 км к востоку от Красноярска. Предприятия, обслуживающие железнодорожный транспорт. Две средние, одна семилетняя и 12 начальных школ, школа ФЗО и железнодорож-



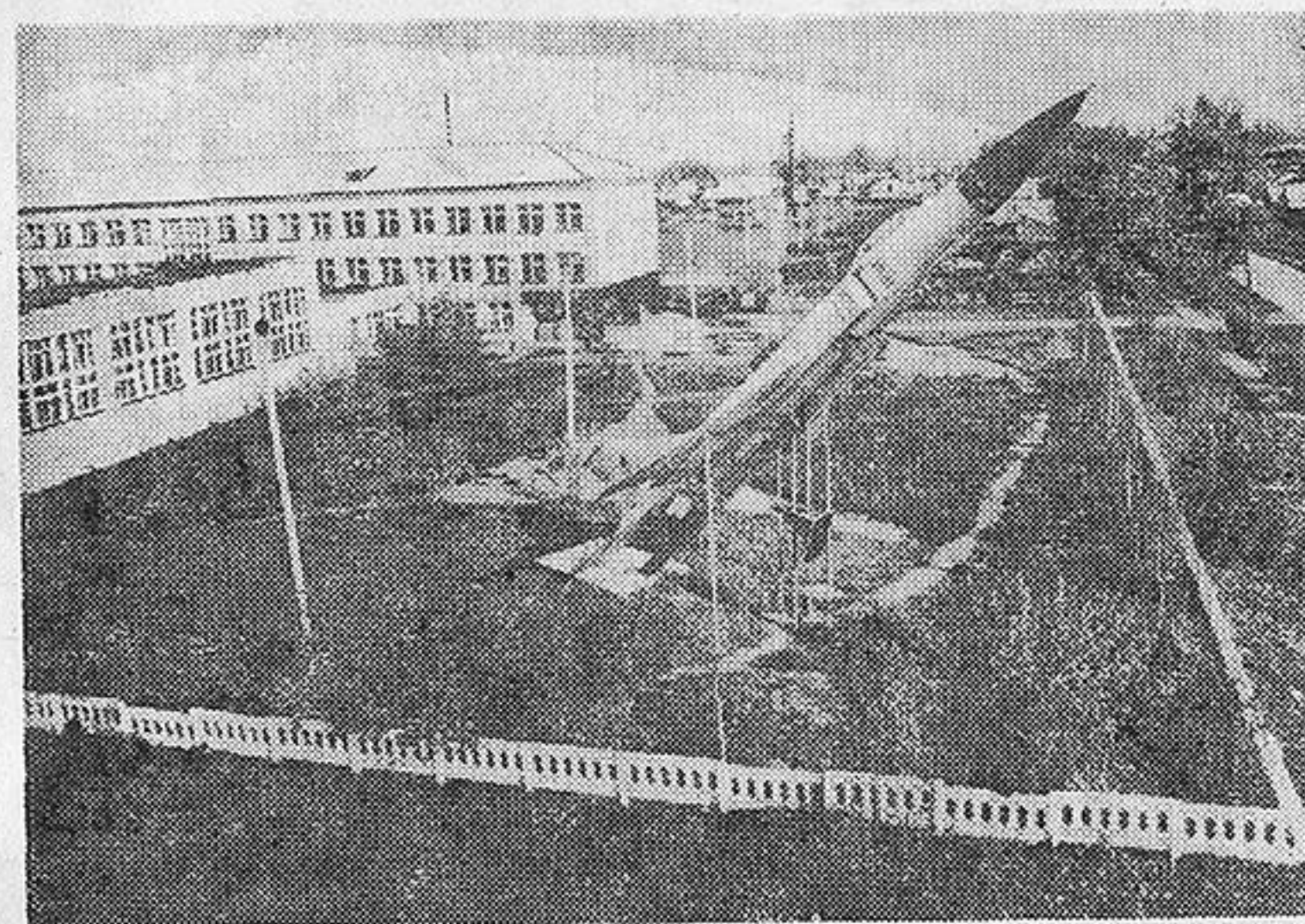
Машинист А. П. Исаченко

◀ Станция Иланская

◀ Слесарь И. Е. Еремин, почетный железнодорожник, кавалер ордена Трудового Красного Знамени



Городской совет ветеранов



Новая школа



На центральной улице Иланского



В школьном музее



СПТУ-6 готовит
железнодорожников



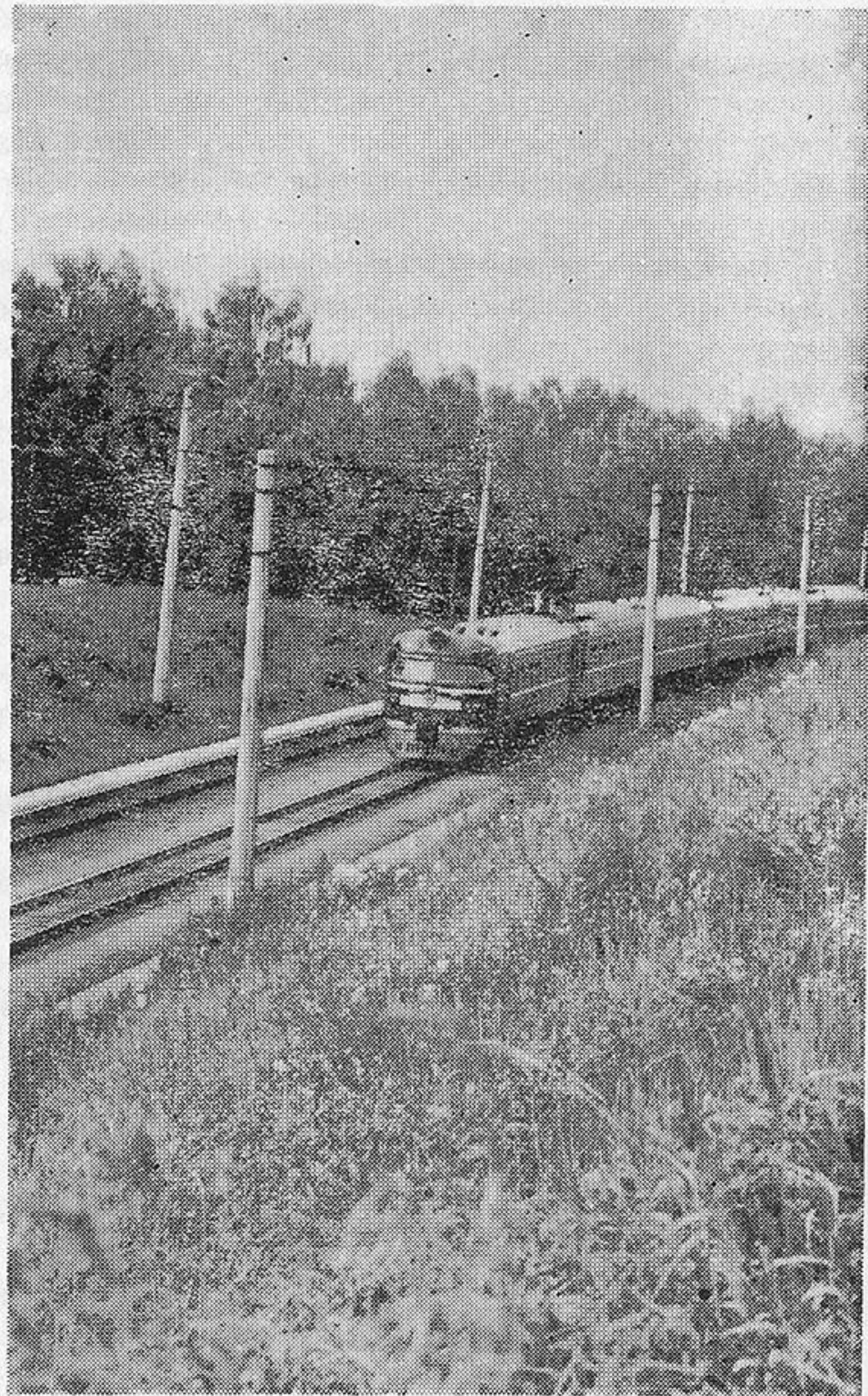
В центральной библиотеке
Иланского



Окончен
рабочий день



На районном
фольклорном празднике



И снова в путь

ное училище. В районе — посевы зерновых (пшеница, рожь, ячмень, овес) и мясомолочное животноводство. Три МТС, совхоз». Таким вступал город во вторую половину двадцатого столетия, в эпоху послевоенного строительства.

Пролетели годы, и сегодня Иланский стал одним из заметных транспортных, промышленных и культурных центров края. Перемены в его жизни и облике связаны прежде всего с осуществлением планов партии по переводу железнодорожного транспорта Сибири на рельсы интенсификации. Этого требовал размах нового освоения восточных регионов нашей страны.

Пятидесятые годы — время значительно-го технического переоснащения иланского отделения дороги: реконструкция велась в больших объемах и ускоренными темпами, на транспорт приходила принципиально новая техника. На линии развернулось строительство автоблокировки, которая резко увеличила пропускную способность перегонов. Вслед за этим были внедрены автоматическая локомотивная сигнализация и поездная радиосвязь. Автоматика теперь сама контролировала интервалы между поездами и сама включала огонек нужного цвета на светофоре.

Еще в конце сороковых — начале пятидесятых годов в восточной части города был построен новый, нечетный, парк с приемо-отправочными путями, пунктом экипировки паровозов, другим техническим обустройством. Одновременно реконструировали и старую станцию, которая стала парком для приема и обработки четного потока поездов. А в 1955 году вступила в строй первая на Крас-

ноярской дороге система электрической централизации, заменившая труд иланских стрелочников. Поворотом рукояток на пульте управления дежурный по станции теперь в несколько секунд готовил маршрут для приема и отправления поезда.

Эти перемены означали для коллектива иланских связистов второе рождение: узел связи не только численно вырос, но и пополнился десятками молодых высококвалифицированных специалистов — выпускников вузов и техникумов. С приходом на транспорт автоматики появились новые, прежде не известные железнодорожникам профессии. И впервые, пожалуй, за всю историю иланского узла авторитет и престиж профессии машиниста паровоза в глазах молодых иланцев был поколеблен: стать на «ты» с автоматикой, электроникой, стать связистом мечтали теперь многие городские мальчишки.

На сибирских дорогах начиналась электрификация. Один за другим на станцию прибыли несколько эшелонов с парнями и девушками, откликнувшимися на призыв комсомола поехать на Всесоюзную ударную стройку. Разместились добровольцы на квартирах у гостеприимных иланцев, жили и прямо в вагончиках, приспособленных под общежития.

Строителям и эксплуатационникам предстояло решить серьезную техническую задачу: впервые в нашей стране на большом, с напряженным движением полигоне пустить электровагоны не на постоянном, а на переменном токе. Разработки советских ученых должны были пройти испытание практикой именно здесь.

Монтаж контактной сети и строительство объектов энергоснабжения продвигались быстрыми темпами. Стройку хорошо по тому времени оснастили механизмами.

И все же основные сложности нового дела выпали на долю тех, кто должен был эксплуатировать новую технику. В декабре 1959 года первые электровозы пошли между станциями Ключевная и Чернореченская. В сентябре следующего года первые поезда на электротяге уже повели до Иланской. А в локомотивном депо еще был непочатый край работы: завершалась его капитальная переделка и техническое переоснащение для выполнения принципиально новых функций.

Из помещения электростанции вывозили отслужившую свое паровую машину, здесь после реконструкции предстояло разместить цехи только что организованного энергоучастка.

Проводниками нового в трудовых коллективах узла стали те, кто приехал на стройку и остался после ее завершения: инженеры, техники, высококвалифицированные рабочие-монтажники. Но, к слову заметить, остались немногие. Иланский в те же годы стал городом-базой для строителей трассы мужества Абакан — Тайшет: центральный участок трассы пересек район в южной части — у деревень Абакумовка, Николаевка, Прокопьевка. Одни из строителей двинулись продолжать электрификацию магистрали дальше на восток, другие перебрались в Саяны. Поэтому комплектовать кадры пришлось за счет своих, иланских.

Для обучения локомотивных бригад ор-

ганизовали 9-месячные курсы, железнодорожное училище опубликовало в местной газете объявление о приеме учащихся на новые отделения: с очередного учебного года оно начало готовить слесарей по ремонту электромашин, помощников машинистов электровазов, монтеров контактной сети.

Большое производственное и жилищное строительство в городе отражало происходящие перемены. Построены Дом связи и высотное здание поста электрической централизации, Дворец культуры железнодорожников и современное помещение для школы № 41, новый вокзал и первые многоэтажные дома в Железнодорожном микрорайоне. Около десяти километров нового водопровода было проложено в восточной части города. С вводом железнодорожной АТС Иланский получил надежную и разветвленную систему телефонной связи.

Для устойчивого снабжения магистрали электроэнергией вдоль Транссиба протянули мощную ЛЭП, несущую энергию сибирских гидростанций. Открылась возможность для полной электрификации города — его предприятий и жилых домов. По улицам «зашагали» пахнущие смолой сосновые столбы, и к 1960 году работы по электрификации квартир горожан были в основном завершены.

Техническое переоснащение Транссиба открыло широчайшие возможности для творческого, вдохновенного труда иланцев, показало неисчерпаемые кладовые духовного богатства рядовых тружеников, которые, казалось, только ждали часа, чтобы проявиться в полной мере.

Менее чем за два десятилетия машинис-

ты и ремонтники иланского локомотивного депо приняли, освоили и дали путевку в жизнь шести типам электровозов — от первых советских машин переменного тока Н-60 до самого современного и мощного локомотива ВЛ-80р.

Каждый новый электровоз требовал не только освоения новых приемов эксплуатации его в рейсе, но и своей технологии ремонта. А это, понятно, всякий раз ломка привычного, отлаженного, устоявшегося. Эти трудности усугублялись также тем, что машина новой конструкции обычно приходила в Иланскую еще «сырой» — заводчане и конструкторы продолжали работать над ней, и для запуска очередного электровоза в серию им нужна была помощь эксплуатационников.

Испытать «новичков», сделать грамотные замечания и предложения по улучшению узлов и агрегатов могут только опытные и высококвалифицированные железнодорожники. И не случайно рабочие Новочеркасского электровозостроительного завода установили прочные контакты с иланцами, доверили им свои машины — в далеком сибирском депо нашли заинтересованных и творческих сторонников технического прогресса. Суждения машинистов, интересные практические предложения ремонтников помогали «шлифовать» конструкцию, выпускать на магистрали уже отлаженный, надежный электровоз.

А начиналось овладение технической грамотностью в вечерней школе. Никогда — ни до, ни после — две иланские школы рабочей молодежи не знали такого наплыва учащихся, как на рубеже пятидесятых — шестидесятых годов. Рядом с безусыми ребятами сели за парты уже поседевшие «паровозные

боги» — чтоб управлять электровозом, нужно было иметь как минимум восьмилетку за плечами. Повышенный «образовательный ценз» предъявляли теперь к своим рабочим дистанция связи и энергоучасток, станция и вагонное депо.

Большую работу по освоению новой техники и высокоэффективному ее использованию проводили инженеры и рядовые рабочие: Ю. Циркунов, И. Сеин, В. Кнапп, Б. Клименко, Б. Леонов и другие. Признанным лидером в соревновании локомотивных бригад длительное время оставалась колонна машиниста-инструктора В. Хмелева, коллектив которой работал под девизом: «Взять все от новой техники!»

К этому времени в основном завершилась реконструкция депо: старые паровозные цехи поднялись ввысь и раздались вширь, в них появились новые ремонтные установки и агрегаты. Пришлось организовать новые подразделения — электромашинный и электроаппаратный цеха. Да и от старых — колесного, периодического, подъемочного, механического — только названия остались прежними.

Тысячи рационализаторских предложений внесли и внедрили новаторы депо в ходе реконструкции и освоения технологии ремонта электровозов. Самой заметной оказалась разработка метода укрупненного агрегатно-узлового ремонта электровозов, который стал предметом изучения для десятков делегаций из других депо дороги. А для самих иланцев эта технология послужила основой для внедрения системы бездефектного труда ремонтников, а затем и комплексной системы управле-

ния качеством труда. Показывая пример другим, новаторы добивались безупречной работы локомотивов на линии, обеспечивали надежный тыл для тех, кто водит поезда.

Примечательно, однако, что в годы одиннадцатой пятилетки среди тех, кто расчетливо водил поезда, стало много молодежи. Более того, в соревновании колонн цеха эксплуатации частенько первенство оказывалось за комсомольско-молодежным коллективом машиниста-инструктора А. Сунцова. А секрет был в том, что опыт лучших машинистов получил инженерное обеспечение. Машинисты-инструкторы П. Сонич и Ю. Сурмачев тщательно проанализировали методы работы передовиков, сопоставили их с техническими характеристиками работы машин в различных режимах и на различных участках пути и составили подробные режимные карты управления локомотивами. В итоге резко сократилось число тех, кто не умел укладываться в установленную норму расхода энергии, но и заметно прибавилось машинистов, завершающих каждый свой рейс с экономией.

Когда же в депо пришли новые электровазозы ВЛ-80р, оснащенные двигателями нового типа (при торможении они сами становятся «электростанциями», вырабатывают ток и отдают его в контактную сеть), инженерам вновь пришлось засесть за расчеты. Мало теперь экономно водить поезда, надо еще максимально использовать новые возможности электровазоза и как можно больше энергии возвратить в электросеть. И эту задачу коллектив успешно решил. Помог новаторский поиск и пример И. Худакова, А. Гришкевича,

В. Лаптева, А. Пашенко, В. Небышинца и других передовых машинистов.

Образец умелых и слаженных действий в испытаниях, выпавших на их долю, показали иланские энергетики. Недоставало практического опыта эксплуатации электрифицированных трасс в сибирских условиях. Много неясного, не испытанного временем было в конструкциях устройств электрификации ко времени строительства первого участка на переменном токе. Между тем энергетиков поджидало немало коварных неожиданностей.

Коллектив участка в короткие сроки уверенно встал на ноги, успешно справлялся с планами, содержал устройства энергоснабжения в отличном состоянии. И вдруг все показатели пошли вниз. Стали выходить из строя изоляторы, аварийными оказались сотни опор, «державших» провода над стальной колеей, выявилась ненадежность некоторых узлов контактной подвески и способов ее крепления. Металл, железобетон, фарфор «старелись» быстрее, чем предполагалось.

Устранение возникающих дефектов и немалую по объемам реконструкцию коллектив энергоучастка вел своими силами, без ущерба для плановых работ по поддержанию устройств в эксплуатационном режиме.

А по магистрали пошли тяжеловесные составы. Электровазозы, что их повели, стали мощнее. Росли скорости поездов, сокращались интервалы движения. Вместе с этим возрастал расход электроэнергии, поднималась нагрузка на тяговые подстанции, на контактную электросеть. Значит, необходимо усиливать энергоснабжение дороги, реконструировать хозяйство. И коллектив энергоучастка в

годы десятой и одиннадцатой пятилеток работал с большим напряжением, чтобы выполнить поставленные перед ним задачи.

Непрерывно обновляется техника, находящаяся на вооружении у связистов иланской дистанции сигнализации и связи. Практически все станции на обслуживаемом ими участке магистрали ныне оборудованы системами централизованного управления стрелками. А ведь каждую такую систему вводили собственными силами — от строительства зданий постов управления и прокладки кабеля между путями до монтажа оборудования.

Наиболее крупной работой последних лет является ввод новой блочно-маршрутной релейной централизации стрелок на станции Иланской. Более двух десятков лет отработал здесь первый на Красноярской дороге «электрический стрелочник», но и он морально устарел, не поспевал за ростом станции — новые пути включить в старую схему не удавалось. С помощью тружеников узла реконструкцию удалось завершить в кратчайшие сроки — уже в начале 1978 года светофоры и стрелки переключала перед поездами новая автоматическая установка.

А теперь связисты приступили уже к монтажу автоматизированного оборудования нового поколения — скоро засветятся зелеными экранами дисплеи персональных компьютеров, включенных в дорожную автоматизированную систему управления перевозками. Коллектив дистанции сигнализации и связи как, пожалуй, никакой другой на узле находится на самом острие тех прогрессивных перемен, что происходят на стальных магистралях.

Технический прогресс на железнодорожном транспорте сопровождается переменами в социальной сфере: уходит в прошлое тяжелый физический труд, а с ним и профессии, о которых знают лишь ветераны. Когда-то удалось отменить специальность поездного смазчика, потом разъездных слесарей по ремонту вагонов. Постепенно оказались ненужными кондукторы, стрелочники и паровозные кочегары. Качественно иными стали многие профессии.

Эти перемены не обошли стороной и путейцев. Да, у них еще немало ручного, нелегкого труда. Но все уверенней берут его на свои плечи машины. Ушла в небытие фигура путевого обходчика, контроль за состоянием рельсовой колеи взяла на себя надежная дефектоскопная аппаратура. Путейские казармы, что покрепче, «переехали» на крупные станции. В Иланском из этих некогда разбросанных по линии домов составилась целый поселок. На обрывистом берегу пруда Восточного поднялся еще один городок из новеньких двухквартирных коттеджей. Многоэтажные дома встали рядом с основной базой предприятия.

Коллектив дистанции пути много строит — помимо жилья своими силами возведены бытовой корпус и производственные цехи. Украшением железнодорожной трассы стали даже пункты обогрева для бригад, работающих на перегоне, посты дежурных по переезду — и назвать-то эти терема по-старому будками язык не повернется.

Забота об улучшении социально-бытовых условий трудящихся стала основой производственных успехов коллектива путейцев. Начало этому, как с теплой благодарностью вспоминают ветераны, было положено руко-

водителями дистанции В. Войлошниковым, Г. Здебским, а затем умело продолжено М. Батраком и В. Леопой. В течение многих лет предприятие носит звание образцового на дороге, а коллектив его — неоднократный победитель отраслевого соревнования.

После долгих лет кропотливой работы по совершенствованию производства пришло признание и к иланским вагонникам. Их победа во Всесоюзном социалистическом соревновании в последнем году одиннадцатой пятилетки стала самым значительным подарком к полувековому юбилею своего предприятия.

На торжественном вечере, посвященном этому событию, начальник депо В. Кравцов, ветераны И. Колесов, Е. Кувеко, Б. Кабанов, А. Чирков, секретарь парткома депо Е. Мальская и другие раскрыли главный «секрет» коллектива: ускорению помогла активизация «человеческого фактора». За годы одиннадцатой пятилетки был сделан крупный шаг в освоении хозрасчетных методов организации труда. На бригадный подряд перешел автоконтрольный участок, где были созданы специализированные бригады во главе с коммунистами Г. Гончаровой и Н. Богомазюк. Затем в цехе отцепочного ремонта стала работать на общий наряд с распределением зарплаты по коэффициенту трудового участия бригада С. Щепкина... К концу пятилетки уже две трети депоцев трудились в хозрасчетных бригадах.

Перепланировав производственные площади, расширив их за счет пристроек к старому зданию, вагонники развернули поточные линии. Установили в цехах более мощные краны, высокопроизводительные станки, провели аттестацию и рационализацию рабочих

мест. В итоге в 1985 году вагонное депо значительно увеличило выпуск продукции при неизменном числе работающих: пять тысяч отремонтированных за год вагонов — в полтора раза больше, чем пятилетку назад.

Славную страницу в историю Иланского вписали трудовые коллективы, осуществлявшие шефство над пуском новой железнодорожной линии Решоты — Карабула. Большой объем работ по наладке и регулировке устройств связи, автоматики, энергоснабжения выполнили специалисты узла. Помогали и в обучении кадров для новых станций, делились аппаратурой, передавали свой опыт. А энергоучасток и вагонное депо расширили границы — новая линия вошла в состав участков, обслуживаемых ими.

Координатором общих усилий предприятий узла был и остается цех движения — станция Иланская. Здесь сосредоточены все нити управления разрозненными железнодорожными службами. И если иланский железнодорожный узел работает успешно, в этом несомненная заслуга коллектива станции.

По предложению работников станции все, от кого зависит работа узла — вагонники, путейцы, связисты, локомотивщики, — объединены в сквозные смены. Железнодорожники поставили оплату своего труда в зависимость от конечного результата работы всей станции, то есть от количества обработанных и отправленных поездов. Так все участники единого транспортного конвейера оказались заинтересованы в решении общей главной задачи — ускорить формирование и пропуск поездов, не допускать сбоев в движении.

Иланское депо железнодорожного транспорта — образцовое

Недавно «семья» железнодорожных предприятий города пополнилась — в строй действующих вступил завод железобетонных конструкций и изделий, первенец крупнопанельного домостроения на Красноярской дороге. С ним иланцы связывают большие надежды на расширение объемов жилищного строительства в городе, поэтому внимательно приглядывались они к тому, как продвигается сооружение первого в городе многоэтажного дома из панелей. В двенадцатой пятилетке коллективу предстоит завершить период освоения мощностей и дать городу несколько благоустроенных домов со встроенными магазинами и предприятиями службы быта.

Иланский железнодорожный узел — один из крупнейших на Транссибирской магистрали, коллективы его предприятий выполняют половину перевозочной работы на Красноярском отделении. Плодотворно работали в одиннадцатой пятилетке труженики узла — возросла скорость движения составов, их вес, сократились простои поездов под обработкой. Признанием заслуг иланских железнодорожников стало то, что каждый коллектив в эти годы — хотя бы единожды — выходил победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании, а более сорока трудящихся Родина отметила орденами и медалями.

УСТРЕМЛЕН В БУДУЩЕЕ

Судьба Иланского — железная дорога. Транссиб и город неразделимы. Они слились

историей и будущим своим, живут одной судьбой, помогают друг другу расти, развиваться, совершенствоваться. Глубинный смысл жизни города заключен в этом служении дороге: год проходит за годом, а Иланский продолжает водить поезда, или, как выражаются сами железнодорожники, «продвигать грузы».

Но в Иланском не только железнодорожный узел. Среди предприятий и организаций города швейная и мебельная фабрики, хлебный и молочный заводы, предприятия стройиндустрии, коммунального и бытового обслуживания.

Город — центр сельскохозяйственного района. И в этом его второе предназначение: служить селу, помогать ему растить хлеб, снабжать промышленные центры Сибири молоком и мясом, строить для сельчан жилые дома и мастерские, клубы и фермы, делать их жизнь благоустроеннее и культурнее.

Славу района составляют колхозы «Красный хлеботор», «Родина», имени VII съезда Советов, «Южный», имени XXII съезда КПСС и другие.

По климатическим условиям Иланский район распадается на южную (подтаежную) и северную (лесостепную) части. Ясно, что для успешного ведения общественного хозяйства не годятся единые стандарты и методы работы в поле и на ферме. Усилиями таких организаторов сельскохозяйственного производства, как Г. Хмель, И. Мицук, В. Усс, П. Василенко, А. Стародубцев, Б. Толасов, М. Мухомедьяров, было немало сделано по внедрению в производство районированных сортов зерновых, кормовых и овощных культур, породному обновлению стада, повыше-

нию культуры земледелия и животноводства.

В шестидесятые годы колхозы района достигли подлинного расцвета, свидетельством чему стало награждение коллективов двух ведущих хозяйств орденами СССР: пионер коллективизации колхоз «Красный хлебоборб» был удостоен ордена Ленина, а колхоз имени VII съезда Советов — ордена Октябрьской Революции. Их руководителям Виктору Петровичу Уссу и Борису Константиновичу Толасову присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда.

В первые годы коллективизации удачей считалось получение стопудовых урожаев зерна (16 центнеров с гектара). Когда же колхозу «Красный хлебоборб» вручали орден, его земледельцы гордились: высоко оценила Родина их умение выращивать стабильные урожаи по 24—27 центнеров с гектара. А ныне в том же колхозе никого не удивляют сборы и выше 40 центнеров.

Партнеры земледельцев — подразделения по производственно-техническому обеспечению сельского хозяйства, химизации полей, межхозяйственная энергослужба — помогают им вести дело на современном уровне. Они взяли на себя ремонт и эксплуатацию сложных технических систем, автоматики, сельскохозяйственных машин и агрегатов.

За три последние пятилетки на колхозных полях района выполнен большой объем мелиоративных работ: создание культурных пастбищ и благоустройство лугов помогают укреплять кормовую базу, а выравнивание полей, улучшение их конфигурации способствует повышению качества машинной обработки пашни, а значит — и росту урожаев. Про-

должается освоение залежей. Все эти заботы по заказам колхозов приняли на себя иланские мелиораторы.

Всенародной стройкой для крестьян южной части района в 1937—1938 годах стала прокладка дороги от Иланского до Южно-Александровки. Это была первая надежная трасса, по которой в любое время года и в любую погоду можно было из дальней деревни добраться до райцентра, до железнодорожной станции, тогда как старый таежный проселок большую часть года оставался непроезжим. Нынче все села имеют между собой и к городу надежные дороги круглогодичного действия. Работы по улучшению, реконструкции, поддержанию в исправном состоянии не прекращаются: их ведут и сами колхозы, и специальная межхозяйственная организация — передвижная механизированная колонна. Ежегодно на дорожное строительство в районе выделяется более 400 тысяч рублей.

Центральная усадьба колхоза «Красный хлебоборб» — Карапсель — образец застройки нового села, своеобразный агрогородок с полным комплексом благоустройства. Такой облик старая притрактовая деревня получила еще в начале семидесятых, но продолжает строиться, обновляться.

Когда Центральное телевидение показало новый фильм о «Красном хлебоборбе», его делах и людях, в колхоз вновь хлынули письма — их пришло несколько тысяч, и в каждом просьба: примите в ваш колхоз.

Неузнаваемо изменилась в те же семидесятые годы и центральная усадьба другого колхоза-миллионера — имени VII съезда Советов, где появились новые улицы благоус-

троенных домов, построен прекрасный Дом культуры, средняя школа с интернатом, детский сад, торговый центр. Да сегодня трудно найти в районе село, которое отличалось бы от Карапселя или Новогородки. Не только улицы центральных усадеб красуются новыми добротными домами, зеленью в палисадниках, современными общественными зданиями, но и деревни самых дальних колхозных бригад. Имеются здесь электричество и водопровод.

В районе действует мощная строительная межхозяйственная организация, которая взяла на себя и производство основных строительных материалов, и возведение всего того, что деревне необходимо: домов и клубов, ферм и мастерских, зернотоков и складов. Для этого на основной базе, расположившейся в райцентре, строители имеют кирпичный завод и завод железобетонных конструкций, лесопильный и столярный цехи, свой автопарк и мастерские.

С полями и фермами самым непосредственным образом связаны два иланских предприятия, что расположились в городе рядышком. Это молочный завод, который перерабатывает все молоко местных буренок. Ежедневно от его ворот уходят тяжелые автоцистерны, увозя готовую продукцию в Красноярск, Канск, Дивногорск. Через дорогу напротив хлебоприемное предприятие, элеватор, как привычно называют его иланцы. Два месяца в году он напряженно работает на прием выращенного колхозниками хлеба, а остальные 10 месяцев очищенные и высушенные семена загружают в вагоны и отправляют по железной дороге во все концы страны.

* * *

Забота о человеке лежит в основе деятельности Иланского городского Совета народных депутатов. Она проявляется в росте материального благосостояния иланцев. За три последние пятилетки в городе введено 16,2 тысячи квадратных метров жилой площади, что позволило улучшить жилищные условия полутора тысячам семей. Вокруг сада железнодорожников вырос микрорайон, в котором живут трудящиеся узла.

Хорошеет город. Изменился его центр, благоустроена улица имени Ленина, появились новые дома на старых городских окраинах. С жилыми зданиями поднимаются и объекты социально-бытового и культурного назначения. Все школы переехали в новые помещения, построенные по современным проектам. Справили новоселье автовокзал и районный узел связи, гостиница и поликлиника.

Дальнейшее развитие получили бытовое обслуживание и коммунальное хозяйство. Два Дома быта и еще около десяти предприятий бытового обслуживания предоставляют иланцам более двухсот видов услуг. По уровню службы быта город и Иланский район находятся на одном из первых мест в Красноярском крае. Районное производственное управление бытового обслуживания населения неоднократно награждалось переходящими Красными знаменами своего министерства и ЦК профсоюза отрасли, почетными дипломами краевого комитета КПСС, крайисполкома

и крайсовпрофа за успехи в бытовом обслуживании трудящихся.

В 1956 году по иланским улицам начал курсировать первый автобус, связавший два окраинных района города: Старая Илань — Луговые улицы. С пополнением парка пассажирских машин местного автопредприятия появилась возможность открыть регулярное движение автобусов на внутригородских и междугородных маршрутах.

За полчаса преодолевает рейсовый автобус путь от Иланского до соседнего Канска — гораздо быстрее, чем еще пять лет тому назад, хотя дорога стала... длиннее. Города, естественно, никто на новое место не переносил. Изменился сам Московский тракт. Интенсивность автомобильных перевозок в последние два-три десятилетия росла стремительно. Но старый извилистый грейдер, не минуящий ни одного ближайшего села, пролегающий по улицам разросшихся городов, сдерживал скорости этого возросшего автопотока.

И старый тракт получил второе рождение: оделся в бетон и асфальт, выпрямился в ровную стрелу. Теперь он идет стороной от Иланского, обходит и бывшие притрактовые села, которым некогда дал рождение и которые на протяжении веков верно служили ему — Ловать, Карапсель, Степаново. Но город по-прежнему несет свою притрактовую службу — здесь базируется специальное подразделение дорожников, которое ремонтирует, чистит, благоустраивает обновленное шоссе.

Заасфальтированы главные городские улицы, на них много зелени, вдоль домов проложены аккуратные бетонные тротуары.

В начале нынешнего века средняя про-

должительность жизни иланцев не превышала 37 лет. Сегодня она доходит до семидесяти. Немалая заслуга в этом иланских медиков. В двух больницах — районной и узловой железнодорожной — хорошо оснащенные современной диагностической и лечебной аппаратурой поликлинические кабинеты и специализированные лечебные отделения, в которых работают 350 специалистов с высшим и средним медицинским образованием.

Город Иланский работает, учится, отдыхает. Четыре средних, одна восьмилетняя, две начальные школы, профессионально-технические училища воспитывают более трех тысяч ребят. Для самых маленьких открыто тринадцать детских садов и яслей. Крепкие учебно-воспитательные традиции у школ № 1 имени И. Ф. Халипова и № 2 имени В. Салко, добрую смену воспитывают железнодорожные школы № 41 и школа-интернат № 1. Высокие звания отличников просвещения СССР и РСФСР, заслуженных учителей школы РСФСР носят двадцать педагогов города. Не одно поколение иланцев с благодарностью вспоминает своих наставников В. Правдивцеву, Т. Макшеву, В. Данченко, М. Шлыкову, Ф. Бегишеву, К. Тиханович, П. Мостовского, К. Снопикову.

Три пионерских лагеря — один прямо в городе, а два — загородные, расположенные в живописных местах, принимают каждое лето более полутора тысяч юных иланцев. Пионерский лагерь имени Ильича, который ведет свою историю еще с 1925 года, непрерывно обновляется, становясь все более благоустроенным. В тот далекий год первый пионерский отряд выехал на несколько дней на берег Ка-

на и разместился рядом с железной дорогой в пустовавшей путевой казарме. «Для профсоюзного комитета железнодорожного узла организовать эту поездку ребят было нелегким делом, — вспоминал много позже первый пионерский вожатый Борис Татаринов. — Удалось выделить только одеяла да на матрасники, которые ребята набивали соломой. А продукты пионерам пришлось захватить из дому». Постоянный пионерлагерь (два дощатых барака да домик-кухню) соорудили накануне войны. Сегодня в сосновом бору высятся прекрасные корпуса, рядом — стадион и бассейн. На берегу Кана поднялся в конце 60-х и пионерлагерь «Солнечный» райкома профсоюза работников сельского хозяйства. В уютных коттеджах среди березовой рощи хорошо отдыхается и городским, и сельским ребятам.

А в 1975 году приветливо распахнул для юных горожан свои двери новый Дом пионеров и школьников — с хорошим актовым залом, комнатами для репетиций и кружковых занятий.

Содержательна и многогранна культурная жизнь иланцев. В городе работают Дворец культуры железнодорожников, кинотеатр, шесть библиотек.

Доброй славой пользуется открытая в 1965 году Иланская музыкальная школа. Почти с первых лет педагогический коллектив возглавляет А. Галочкина, и теперь уже ее ученики сами учат детей музыке. Школа стала культурным центром города — на ее основе действуют клуб для юношества «В мир прекрасного» и народный университет культуры. Педагоги В. Анципирович, Е. Белоусова, Ф. Мурашко, В. Иванкина, Т. Новикова и дру-

гие помогают в организации художественной самодеятельности на предприятиях, в содружестве с библиотеками и Дворцом культуры железнодорожников проводят в трудовых коллективах литературно-музыкальные вечера, диспуты и лекции-концерты.

В районной, городской, детской, технической и профсоюзных библиотеках свыше 150 тысяч книг и журналов. В библиотеках в последние годы появилось немало нового в работе, что сближает их и трудовые коллективы. Например, по инициативе директора профсоюзной библиотеки железнодорожного узла Т. Куренных стали практиковаться читательские конференции в цехах локомотивного и вагонного депо, посвященные изучению и освоению передовых методов работы, внедрению бригадных форм организации труда.

Более 700 человек занимаются в кружках Дворца культуры железнодорожников, еще полторы тысячи рабочих приобщаются к творчеству в самодеятельных коллективах красных уголков предприятий города. Наиболее популярный из творческих коллективов — народный театр «Рампа», которым на протяжении десяти лет руководит В. Абакановский. Объединивший в своем составе настоящих любителей искусства — рабочих и служащих, учащихся ПТУ и школ, — театр бережно сохраняет традиции прежнего драматического коллектива: иланцы хорошо помнят работы, поставленные на местной сцене самодеятельными актерами и их режиссером-общественником Н. Волостных.

Хорошо знают в Иланском музей локомотивного депо, в экспозициях которого отражена история города. Активисты музея проводят

большую работу по воспитанию подрастающего поколения на революционных, боевых и трудовых традициях иланцев. В практику работы прочно вошли торжественное посвящение в ряды рабочего класса, прием в пионеры, вручение комсомольских билетов в музее.

Памятники истории и культуры — свидетельства героической славы народа. Они — его достояние, его сокровище. Общественность города, энтузиасты сохранения родной истории немало сделали для того, чтобы стали известными для поколений знаменательные места Иланского. Мемориальные доски установлены в механическом цехе депо, где проходили собрания и революционные митинги рабочих, в парке, у водокачки и водонапорной башни, где были расстреляны жертвы колчаковского террора. Обелиски и памятники напоминают о революционных событиях в городе, боевых подвигах иланских рабочих в годы гражданской и Великой Отечественной войн. Эта память запечатлена в названиях улиц.

Давно отменили деповский гудок, который некогда звал на смену и на стачку, извещал о начале дня и начале новой жизни, да и попросту заменял когда-то иланцам часы. И сам гудок давно в экспозиции Центрального музея Октябрьской Революции в Москве. Но его наследник иногда, по торжественным дням, подает голос: по решению городского Совета ему поручено созывать горожан на праздничную демонстрацию 1 Мая и 7 ноября, сигналить о начале работы в дни субботников. А 27 декабря морозный воздух далеко разносит траурную музыку рвущих сердце гудков. Это день антиколчаковского восстания. И эти гудки — тоже памятник.

Своеобразная мемориальная зона сложилась в центре города — на привокзальной площади. Темная громада водонапорной башни, стены которой хранят следы колчаковских пуль. Обелиск в честь подвигов иланского пролетариата в годы трех революций. Паровоз первых стахановцев. А рядом — станция, по рельсам которой круглые сутки мощные электровагоны ведут тяжелые составы с грузами новой пятилетки. Этот кусочек города стал символом неразрывности, преемственности героических традиций рабочих города-бойца, города-труженика.

* * *

Широкие горизонты открыл перед трудящимися страны XXVII съезд КПСС. Сопоставляя свой шаг с поступью социалистической Родины, иланцы наметили свою программу ускоренного развития экономики города и района на двенадцатую пятилетку.

Железнодорожники узла за счет внедрения новой техники, освоения прогрессивных форм и методов работы поднимут производительность труда к 1990 году на 25—27 процентов, весь прирост в объемах перевозок народнохозяйственных грузов освоят меньшим числом работающих и высвободят для народного хозяйства 600 человек.

Предстоит реконструкция станции, удлинение путей, внедрение новых средств автоматизации. Расширена база ремонта электровагонов в локомотивном депо, в начале пятилетки здесь освоено производство для капитального «оздоровления» мощных современных машин всей Красноярской дороги.

Полвека назад в артель «Победа», только что организованную, принимали на работу лишь тех, кто имел собственные швейные машинки типа «Зингер». Ныне передовое в отрасли предприятие — Иланская швейная фабрика, наследница старой артели, — располагает высокомеханизированными поточными линиями, с которых сходит продукция, пользующаяся высоким спросом у покупателей.

Почти в полтора раза увеличат объем реализации услуг населению предприятия бытового обслуживания города. Для этого будут расширены ныне действующие цеха быткомбината и построены новые, например, химчистка. На треть расширится существующая телефонная сеть города, в дома иланцев придет трехпрограммное радиовещание. Предстоит реконструировать энергохозяйство города: придется, по сути, заново построить 142 километра электролиний, для чего горсовет выделяет около миллиона рублей.

По всем источникам финансирования в текущем пятилетии будет введено более тридцати тысяч квадратных метров благоустроенного жилья, построено девять современных магазинов общей площадью торговых залов свыше трех тысяч квадратных метров, два детских комбината на 420 мест и новая средняя школа на 600 учащихся. Дальнейшее развитие получит база здравоохранения: новые поликлинические здания и специализированные лечебные корпуса районной и узловой больниц позволят улучшить медицинское обслуживание. Справит новоселье аптека, начнется строительство больничных комплексов.

В Иланском все больше появляется многоэтажных домов, но город все-таки не стре-

мится расти вверх. Одноэтажные улочки по-прежнему определяют его внешний облик.

В личном владении находится значительная часть жилищного фонда города — свыше четырех тысяч домов, и иланцы продолжают строиться, отдавая предпочтение коттеджам с приусадебными участками. Сделать жизнь иланцев благоустроеннее поможет расширение объемов газификации жилья, увеличение услуг по ремонту квартир, развитие сети водопровода и канализации. Для этого намечено укрепить материально-техническую базу городского жилищно-коммунального хозяйства: построить деревообрабатывающий цех, столярную мастерскую, расширить автопарк, открыть банно-прачечный комбинат.

В соответствии с перспективным планом застройки города изменится его центр — раздвинет границы старый парк, на широкой площади появятся новые административные и жилые здания.

Пять строительных подразделений освоят на возведении объектов социально-культурного и бытового назначения в городе и районе свыше 80 миллионов рублей, то есть практически столько же, сколько выделено на производственное строительство. И в этом еще одно свидетельство перемен, которые приходят в нашу жизнь.

Город Иланский — малая частица нашей великой Родины. Но на его примере можно воочию убедиться, какие изменения произошли в стране после Октября.

В Иланском все больше появляется многоэтажных домов, но город все-таки не стре-

СОДЕРЖАНИЕ

ЖИЗНЬ НАЧИНАЕТСЯ С ДОРОГИ	3
ОЧАГ РЕВОЛЮЦИИ	19
ОКТЯБРЬСКИЙ ВЕТЕР	46
НЕ ПОМЕРКНЕТ НИКОГДА...	59
НА ЗАРЕ НОВОЙ ЖИЗНИ	87
СТАХАНОВСКИЕ ВАХТЫ	123
В СОЛДАТСКОЙ ШИНЕЛИ	144
...ПЛЮС ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ	173
УСТРЕМЛЕН В БУДУЩЕЕ	194

Вахрин Юрий Иванович

ИЛАНСКИЙ

Фото Б. Спиридонова

Редактор Л. И. Ярославцева

Художественный редактор Т. Е. Ильющенко

Технический редактор Н. Н. Черная

Корректор С. В. Павловский

ИБ № 1605

Сдано в набор 13.04.89. Подписано к печати 15.07.89.
АЛ03654. Формат 70×90¹/₃₂. Бум. тип. № 1. Гарнитура
Литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 7,6. Усл.
кр.-отт. 8,58. Уч.-изд. л. 7,72. Тираж 5 000 экз. Заказ
111. Цена 50 к. Красноярское книжное издательство,
660049, г. Красноярск, пр. Мира, 98. Типография «Крас-
ноярский рабочий», 660049, г. Красноярск, пр. Мира, 91.

50 к

Иланский — город при большой дороге.
В ней исстари смысл
его существования, его предназначение.
Он и рожден дорогой:
два с половиной столетия назад
при строительстве Московско-Сибирского тракта
была основана ямская деревня Иланская.
Новая дорога — железная —
прошла через Иланскую накануне
двадцатого века, определив дальнейшую судьбу
ее жителей. У города знатная
рабочая родословная.
Сегодня это крупный транспортный центр
Сибири, находящийся на передовых рубежах
научно-технического прогресса

