

**Районная научно-исследовательская конференция  
обучающихся 5-11 классов общеобразовательных школ  
Муниципального образования  
«Муниципальный округ Красногорский район Удмуртской  
Республики»  
В 2021-2022 учебном году  
«Наука и инновации»,  
посвященная Году образования в Удмуртской Республике**

## **ТРАССА МУЖЕСТВА**

Автор: Карavaев Егор Сергеевич  
МКОУ «Архангельская ООШ», 8 класс  
Руководители:  
Смольникова И.В., учитель информатики  
МКОУ «Архангельская ООШ»  
Матушкина Н.А., учитель истории  
МКОУ «Архангельская ООШ»

с. Архангельское  
2022 г

## Оглавление

Введение.....	3-5
Глава I. Стройка оборонного значения.....	6-8
Глава II. Подвиг во имя Победы.....	9-14
Глава III . «.Им сердце приказало в тылу Отечество спасти».....	15-17
Заключение.....	18
Список источников и литературы.....	19
Приложения.....	20-26

## ВВЕДЕНИЕ

Для сохранения национальной идентичности необходимо, чтобы потомки передавали из поколения в поколение память о своем историческом прошлом. 77 лет прошло, как закончилась Великая Отечественная война. Самой трагической и драматической страницей вошла эта война в историю нашей страны. О ней написаны тысячи книг, стихов, песен, сняты сотни фильмов. Нас знакомят с известными людьми, совершившими подвиги в годы Великой Отечественной войны. Но о людях, которые жили и живут рядом с нами, об их судьбах и жизни в военное время мы почти ничего не знаем. Конечно же, рассказать о каждой судьбе из миллионов участников войны и трудового фронта – к сожалению, невыполнимая задача. Но, наверное, ни у кого не повернется язык назвать мелочью хотя бы одну солдатскую судьбу, труд женщин в поле, голодных детей у станков. Они сделали все, что в человеческих силах, а порой и больше, чтобы настал день 9 мая 1945 года.

Январь 2022 года отмечен важной датой в истории Удмуртии, а именно 80-летием начала строительства железной дороги Ижевск – Балезино. В годы войны эта дорога имела большое стратегическое значение для нашей страны. Моя прабабушка Князева Алевтина Савватеевна тоже работала на этой стройке. Бабушка часто рассказывала о трудностях военного лихолетья, о том, как она, 13 –летняя девочка, строила железную дорогу. Решив узнать в администрации Архангельского поселения, кто еще из моих односельчан строил эту дорогу, был удивлен, что таких подростков, как моя прабабушка, было около пятидесяти человек. Накануне Дня Победы хотел напомнить об этих событиях, но опрошенные школьники и жители села, к сожалению, знают только основные факты. Поэтому, возникла необходимость скорректировать цель своей исследовательской работы «Трасса мужества».

**Цель исследования:** изучить подвиг тружеников тыла – строителей железной дороги Ижевск – Балезино и объяснить своим сверстникам его значимость в Победе над фашистской Германией

**Задачи:**

1. На основе имеющейся литературы и архивных данных расширить свои знания о строительстве железной дороги Ижевск – Балезино в годы Великой Отечественной войны
2. Привести доказательства, что строительство железной дороги является трудовым подвигом жителей Удмуртии в годы Великой Отечественной войны
3. На основе воспоминаний односельчан – строителей железной дороги показать их вклад в Победу над фашизмом
4. Выполнить ЛЭПБУК для музейной комнаты.

**Объект исследования** – строительство железной дороги Ижевск - Балезино

**Предмет исследования** - трудовой подвиг участников строительства

**Актуальность темы** заключается в том, что подвиг тружеников тыла, принимавших участие в строительстве важного военного объекта в годы Великой Отечественной войны, еще недостаточно освящен. В наше время публикуются архивные документы, находившиеся под грифом «секретно», которые позволяют нам совершенно по-другому оценить народный подвиг во имя Победы.

**Гипотеза исследования:** изучив материалы о военной стройке Удмуртии, воспоминания строителей, в том числе односельчан, можно объяснить, почему строительство этой железной дороги называют народным подвигом в годы Великой Отечественной войны.

Говоря о степени исследованности, следует признать, что данная тема недостаточно освещена. Тем не менее, отдельные вопросы этой темы уже публикуются.

Сохранившиеся в Центре документации новейшей истории УР воспоминания участников строительства рассказывают о суровых военных буднях, восстанавливают историческую правду о линии Ижевск - Балезино.

Вновь опубликованные фонды, которые ранее были засекречены, позволили существенно дополнить воспоминания строителей

Большой ценностью для написания работы стала книга «Ижевск – Балезино. Дорога мужества», в которой рассказывается о строительстве стратегически важного объекта в годы войны, а так же книга «Мы за цену не постоим», в которой опубликованы документы о военной стройке.

Воспоминания участников строительства железной дороги, моих земляков, являются дополнительными сведениями по изучаемой теме исследования.

#### Основные методы исследования – теоретические и практические

Теоретические: изучение информационных источников, систематизация и обобщение. Практические: интервьюирование, анализ устных источников.

Метод анализа источников дает возможность проследить основные этапы строительства железной дороги Ижевск - Балезино.

Метод интервьюирования позволяет из первоисточников получить достоверную информацию по исследуемой теме.

Практическая значимость данной работы определяется тем, что данные материалы могут быть использованы на уроках и внеклассных мероприятиях, посвященных Великой Отечественной войне.

Данная работа состоит из трех глав, которые последовательно отражают период строительства железной дороги Ижевск – Балезино. **Глава I «Стройка оборонного значения»** рассказывает об основных фактах военной стройки. **Глава II «Подвиг во имя Победы»** повествует о тех трудностях, с которыми пришлось столкнуться тыловикам. **Глава III «...Им сердце приказало в тылу Отечество спасать»** посвящена моим землякам, которые строили эту дорогу.

## ГЛАВА I

### СТРОЙКА ОБОРОННОГО ЗНАЧЕНИЯ

Одним из героических дел удмуртского народа в годы войны, особенно сельского населения, было строительство железной дороги Ижевск - Балезино: 146 км по труднопроходимой гористо-болотистой местности. История строительства дороги – это история жизней тысяч жителей Удмуртии. Линия имела стратегическое значение. Это был кратчайший путь к оружейным и металлургическим заводам, к лесу, путь доставки продукции оборонных заводов на фронт.[5, с.3]

Строительство началось в январские дни военного 1942 года по решению Государственного комитета обороны СССР от 25 ноября 1941 г. и приказу Наркома путей сообщения СССР от 30 ноября 1941 г. Строительство линии было поручено 1-й бригаде Особого корпуса ж\д войск Красной Армии. Но полтора месяца работы не производились, и время было упущено, что значительно осложнило ситуацию, ведь строительство дороги должно быть закончено в марте 1942 г. [3, с.78] Но не успела стройка развернуться, как был получен приказ об отправлении воинской части на фронт. Прекратить работы было невозможно, тогда правительство республики обратилось за помощью к колхозникам, и потянулись вереницы саней, груженых инструментами и продовольствием, к месту будущей стройки.

Строительство дороги было тщательно засекречено – никаких упоминаний в прессе, радиопередачах тех лет о том, что вся Удмуртия строит железную дорогу, не было. (Приложение 1. Рис. 1) Известно лишь, что в строительстве объекта 31\38 (так тогда обозначались работы на трассе) приняли участие жители 29 районов республики.[5, с.13] Райкомы обязаны были организовать посылку рабочей силы своего района на строительство таким образом, чтобы район мог сам вести свое хозяйство (кузница для текущего ремонта телег, инструменты, весы для развешивания продуктов и фуража, полога для палаток и т.д.) .[5, с.88] Отдельные участки земляного полотна

получили наименование работавших на них районов. Так появились Кулигинская, Шарканская, Бalezинская выемки. Эти участки трассы районы целиком заканчивали сами. Необходимо отметить, что большинство колхозников отнеслись к работе на строительстве честно, в связи с чем большинство районов выполнили и перевыполнили свои объемные задания. Красногорский район на 1 августа 1942 года выполнил задание на 114 %. Показатели работы по каждому району заносились на доски показателей, соревнованием были охвачено почти все колхозники. Каждую пятидневку подводились итоги соревнования и решался вопрос о передаче передовому району переходящего Красного знамени. Вместе со знаменами передавались по 200 рублей для премирования лучших стахановцев – колхозников. По общим итогам летней работы 1942 года среди награжденных 4 районов Красное знамя получил и Красногорский район. [2, ф.16, д.3461, л.66-68 об.]

Укладка пути производилась одновременно с севера и юга. Ни днем, ни ночью не прекращалась работа. В 54-градусные морозы, в пургу и метели, под проливным осенним дождем десятки тысяч колхозников и колхозниц трудились на трассе, забывая о сне и отдыхе.

Насыпь железнодорожного полотна повсеместно была поднята в течение одного месяца - июня 1942 г., и сразу же возили и слали шпалы. [2, ф.350, оп.3, д.115, л.31-31об]. Местные железодельные заводы изготовили для новой железной дороги среди прочего 12 тыс. мостовых болтов, 19 тыс. лопат и почти 27 тонн гвоздей. По смете строительство железной дороги Ижевск-Балезино должно было составить 62 млн 828 тыс. рублей. При оформлении акта приёмки в феврале 1945 года выяснилось, что фактические затраты на выполнение работы выражаются в сумме 57 млн 232 тыс. рублей. Денег на объект потратили меньше, чем планировали. [5, с. 181]

В марте 1943 года по железнодорожной линии было открыто рабочее движение. Тяжеловесные поезда, груженные смертоносным оружием, изготовленным на уральских заводах, устремились на запад, туда, где Красная

Армия громила ненавистного врага, очищая родную землю от немецко-фашистских захватчиков. Только в 1943-1944 гг. по линии было перевезено более 1 млн. 600 тыс. тонн различных грузов, главными из которых явились спецдревесина для авиазаводов, рудостойка для Донбасса и топливо для оборонных предприятий. [1]

В октябре 1943 г. колхозники Удмуртии рапортовали И.В. Сталину об итогах своей работы на строительстве дороги Ижевск – Балезино: «Мы произвели свыше 3 млн. кубометров земляных работ, прорубили трассу протяжением 80 км, заготовили и подвезли 10 тыс. кубометров лесоматериала, забили свыше 4-х тыс. свай, построили 116 мостов...Десятки тысяч колхозников и колхозниц трудились на трассе, забывая о сне и отдыхе. У каждого было одно желание – работать так, как подобает гвардейцам тыла, быстрее построить дорогу, которая необходима Родине... » (Приложение 1. Рис. 2)

9 февраля 1945 года правительственная комиссия подписала акт о приёмке железнодорожной линии Ижевск-Балезино в постоянную эксплуатацию. С тех пор здесь ездят пассажирские поезда и товарные составы. Вдоль путей у станций расположены мемориалы и обелиски — памятники строителям железной дороги. Линия Ижевск-Балезино связала северную и южную часть Удмуртской республики, что дало возможность освоить новые лесные массивы, расширить топливную базу оборонной промышленности г. Ижевска. Она создала дополнительную кратчайшую связь северного Урала с районами Казанской железной дороги, Поволжья и Юга, имела важное транзитное значение по перевозке леса, кизеловского каменного угля, металла, химикатов и прочих грузов, открыла широкие перспективы для развития всех отраслей народного хозяйства республики. [3, с.155]

Досрочный пуск в эксплуатацию сделал железнодорожную линию Ижевск-Балезино одной из тех дорог, которые привели нашу страну к долгожданной Победе.



## ГЛАВА II

### ПОДВИГ ВО ИМЯ ПОБЕДЫ

Железная дорога Ижевск - Балезино сооружалась в условиях, приближенных к фронтовым, методами народной стройки. Основной рабочей силой были колхозники, мобилизованные на строительство Удмуртским обкомом ВКП(б) и Совнаркомом УАССР в порядке массовых выходов. [5, с.74]

Вереницы телег, крестьянских саней пробирались по заснеженным лесным дорогам, а если не было возможности проехать, люди шли по пояс в снегу, неся с собой продовольствие и инструменты. Максимальный выход колхозников был организован в июне – июле 1942 года. [5, с.13] В период наибольшего разворота работ ежедневно на трассе трудились до 24 тыс. пеших и 7500 конных колхозников, которые в основном вручную выполнили свыше 3 мл куб. м. земляных работ; произвели вырубку леса на расстоянии 95 км трассы и обеспечили внутритранспортные перевозки грузов. [1]

Укладка пути производилась одновременно с севера и юга. На многих участках лес был непроходимый, приходилось прорубать просеку шириной 20-30 метров. Ручной пилой пилили многовековые деревья, пни корчевали, затем разрубали лопатами снег, а мерзлую землю долбили кирками и ломami. А морозы какие стояли в те первые две военные зимы! Столбик термометра порой ниже пятидесяти градусов опускался, а теплой одежды у большинства строителей не было.

А весной строители столкнулись с еще одной трудностью – оттаяли болота и трясины. Основная обувь строителей – лапти, а в воде они быстро намокали. И поэтому нередко старикам, женщинам и детям приходилось работать по колено в воде и босиком. [5, с.15]

Среди строителей больше всего было подростков и молодежи. Например, на Кекоранском перевале из 4790 колхозников, работавших на участке, 3942 были молодежь и подростки:

от 10 до 12 лет – 54 человека

от 12 до 14 лет – 880 человек

от 14 до 16 лет – 1306 человек

от 16 до 18 лет – 870 человек

от 18 до 20 лет – 832 человека.[1]

Особенно много детей 10 - 17 лет работало на стройке весной и осенью, когда женщины и старики уезжали на свои колхозные поля. Иногда вместе с учениками отправляли работать и учителей. Механизация - кувалда, клин, лопата, носилки. На дальнее расстояние грунт возили на лошадях, на ближнее - на носилках и тачках. Грунт был мерзлый, поэтому его сначала оттаивали, затем копали. Жгли лес, который вырубали. Бывало так - проруют колодец, чтобы пролез один человек, потом делали подкопы, охраняли этих людей, чтобы не было обвала. Чтобы не ездить в деревню, даже зимой ночевали прямо у костра на лапках еловых. На работу выезжали затемно, и зимой, и летом. Подростки - сонные, дремали на телегах. [2, ф.16, д.115, л.33-34]

С архивной фотографии смотрит мальчик лет 11-12-ти в большом, не по размеру тулупе, подпоясанный, наверное, отцовским поясом, в шапке - ушанке, обутый в нечто среднее между лаптями и валенками. Это юный строитель. Один из многих. (Приложение 1. Рис. 3).

По распоряжению СНК УАССР Наркомторг обязан был организовать бесперебойное снабжение рабочих строительства дороги, как продуктами питания, так и другими необходимыми промышленными товарами [3, с.74], но эти распоряжения не выполнялись. Рабочие бельем не обеспечивались, те, кто жили в бараках, спали на голых, грязных нарах. Спецодежды рабочие никакой не получали, питание было плохое. Столовая посуда была одноразовая и грязная. [2, ф.16, д.3494, л.133] Одежда и обувь не просушивалась, поэтому строители часто болели простудными заболеваниями, многие умирали от болезней и голода. [5, с.15] Неоднократно происходили вспышки заболеваемости сыпным и брюшным тифом. [2, ф. 568, д. 127, л.70-71 об.]

В феврале 1942 года на стройке была введена дифференциация в получении продуктов питания и фуража колхозникам – строителям по их выработке. [2, ф. 16, д. 3614, л.10-10 об.] Норма для человека - выкопать вручную 4 кубометра земли, а грунт земли промерзал до 1 метра глубиной. Выполнившим норму давали 500, а перевыполнившим – 800 граммов хлеба. От мастера участка надо было принести справку, тогда засчитывался рабочий день, что и было основанием для получения пайка. Снабжение руководством районов своих рабочих питанием шло очень плохо, иногда кроме этой нормы хлеба строители ничего больше не получали. [2, ф.16, д.3614, л.89] В Центральном архиве имеются документы, в которых говорится, что мастера участков занимались разбазариванием и присвоением себе продуктов питания, промтоваров и фуража, отпускаемых для строителей железной дороги. [2, ф.16, д.3723, л.164]

Жить в таких жесточайших условиях - голода, холода, непосильного по нормальным человеческим меркам труда, - было невыносимо. Не каждый из строителей, особенно детей, мог выдержать эти нагрузки. Пацаны убегали. На них устраивали облавы, погони, возвращали обратно. Наказание за побег было очень суровым и распространялось оно не только на беглеца, но и его семью, на всю бригаду. [5, с.21]. Беглецов обвиняли в дезертирстве, некоторых отдавали под суд военного трибунала. [2, д.3617, л.3]. В июне 1943 года решением суда Военной прокуратуры за дезертирство приговорены к расстрелу 2 рабочих, один рабочий за прогул приговорен к 10 годам тюремного заключения. [2, д.3840, л.37-37 об.]

Но преодолевая все трудности, женщины, старики и подростки работали днем и ночью, в пургу и метели, под проливным дождем и в лютые морозы.

Один год и три месяца шла основная тяжелая, изнурительная, физическая, земляная работа при любой погоде, без выходных дней. Труднейшим местом строительства стал Кекоранский перевал. Здесь более десятка тысяч людей вгрызались в землю, рвали ее аммоналом, сюда даже был направлен единственный имеющийся экскаватор. На отдельных участках высота насыпей

и глубина выемок достигала 22 метров. (Приложение 1. Рис.4) По инженерной задумке необходимо было сделать выемку в 14,5 м в глубину и длиной более полукилометра. Сложность заключалась ещё и в том, что сам грунт выемки был не пригоден для соседних насыпей. В итоге решено было вырыть колодцы, заминировать их и взорвать. Женщины кирками и лопатами вырыли 17 колодцев в тяжёлом грунте два на два метра и глубиной до 14 м. Внутри них уложили 93 тонны взрывчатки.

Накануне взрыва всех жителей Кекорана эвакуировали. Селяне ушли на расстояние более километра, вынудив в домах стёкла вместе с рамами. По словам очевидцев, взрыв был виден на расстоянии 15-20 км, а слышен за все 50 км. Так образовалась выемка Кекоранского перевала. На этом участке пришлось выполнить 1200 кубометров земляных работ

Колхозники показывали образцы высокой производительности труда, многие из них давали по 4-5 и даже 10 норм. [2, д. 3726, л.9.] Так, например, Марфа Егоровна Сабурова из Кезского района вместе с братом Емельяном на земляных работах во много раз перевыполняла нормы. Когда брат ушел на фронт (там он погиб), она за двоих продолжала трудиться по-ударному. И в 19 лет за героический труд была награждена орденом Ленина. [3, с.19]

На протяжении 146 километрах были построены 116 мостов, забиты свыше 4 тысяч свай, на протяжении всей дороги проведена связь. На своих плечах перенесли 300 вагонов шпал и около 260 вагонов металлорельсов, потребовалось 27 тонн гвоздей, 12 тысяч штук болтов для мостовых креплений, произведено свыше 3 млн. кубометров земляных работ, заготовлено и подвезено 10 тыс. кубометров лесоматериала.

Еще один факт - весь заработок за июнь, июль 1942 г., за период максимальной мобилизации, колхозники перечислили на строительство танковой колонны имени Удмуртской республики. Было собрано более 2 млн. рублей. [1]

За ратный труд 10 ноября 1943 года Народным комиссаром путей сообщения СССР Л. Когановичем подписан приказ «О награждении строителей железнодорожной линии «Ижевск-Балезино». Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 апреля 1945 года 181 строитель был награжден орденами и медалями СССР:

Орденом Ленина - 8 человек,  
 Орденом трудового Красного Знамени – 25 человек,  
 Орденом «Знак Почета» - 45 человек,  
 медалями «За трудовую доблесть» - 48 человек,  
 «за трудовое отличие» - 56 человек.

В целях увековечивания трудового подвига строителей железной дороги Ижевск – Балезино в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Совет Министров УАССР вынес Постановление от 12 сентября 1994 года о строительстве памятника в с. Кекоран участникам строительства железной дороги Ижевск – Балезино. Торжественное открытие памятника состоялось 10 сентября 1997 года. (Приложение 1. Рис.5)

«Дорога строилась героически, строилась живыми людьми, без техники, одними руками, вписывая славную героическую страницу в историю Удмуртии и Великой Отечественной войны. Но они-то, сами строители, даже и не догадывались об этом. Их славу увековечила сама дорога – дорога для всех. И скромный памятник в Кекоране, поставленный через полвека».

Н.П. Кралина,  
 кандидат филологических наук, удмуртский фольклорист и писатель, участник строительства линии Ижевск - Балезино Т.о., железную дорогу Ижевск – Балезино построили в кратчайшие сроки ценой невероятных усилий людей, веривших в Победу. Почти сорок тысяч подростков, женщин и стариков работали почти голыми руками днем и ночью, приближая своим трудом день великой Победы. Стройка была необычайно

трудной, поэтому о людях, строивших дорогу, можно говорить как о настоящих героях второго, не менее важного фронта. Несомненно, это истинный трудовой подвиг наших земляков, который вечно будет жить в памяти народной.

## ГЛАВА III

### «...ИМ СЕРДЦЕ ПРИКАЗАЛО В ТЫЛУ ОТЕЧЕСТВО СПАСАТЬ»

Из Архангельского сельского совета на строительстве железной дороги Ижевск – Балезино было отправлено в разные периоды подростков от 12 до 18 лет около 50 человек. В наши дни все они являются Ветеранами труда, тружениками тыла. К сожалению, в живых из них остались единицы. В кабинете истории нашей школы имеется информационный стенд «Никто не забыт, ничто не забыто», где размещена информация и об участниках трудового фронта – юных строителях железной дороги. Имеется альбом с воспоминаниями об их участии в этой стройке. [4]

Из воспоминаний Горбушина В. - жителя с. Архангельского – участника строительства железной дороги Ижевск – Балезино. «Приехали мы на лошадях на участок у реки Лозы под Игрой, отведенный нашему сельскому совету. Кругом лес, холмы да болото. Сегодняшнюю бы технику туда: тракторы, бульдозеры, экскаваторы, КАМазы. Выстроили шалаши из веток (зимой жили в землянках), и началась тяжелая работа. Нам предстояло построить мост и поднять двенадцатиметровую насыпь. Лошади тянули телеги, груженые землей, почти непрерывным потоком. Часто вместе с возом, не удержавшись, падали под откос. Летом работали весь световой день. Без сил валялись и спали так крепко, что порой только утром замечали, что прошедший ночью дождь подтопил шалаш, и мы лежим все мокрые. Дожди в этот год шли часто. Мы сначала радовались, думали, что хотя бы немного отдохнем. Но начальство твердило: «Дождь – не пуля, грязь – не кровь». Все время хотелось есть, постоянно думали о хлебе. Старались выполнить норму, за нее давали по 500 граммов хлеба.

Особенно тяжело приходилось зимой. Мерзлую землю долбили ломом. На это уходили последние силы. В бане не мылись, белье не стирали, от этого оно быстро изнашивалось. Самые отчаянные пытались убежать домой, чтобы помыться и взять продукты, но не всем это удавалось.

Вот так моему поколению, моим сверстникам пришлось жить и работать, вместе со взрослыми ковать победу над фашистской Германией. Строительство железной дороги ускорило победу»

Людмила Ильинична Семенова (Приложение. Рис. 7) отправилась на эту стройку, когда ей исполнилось 11 лет. «Работать приходилось весь световой день, без выходных. Каменистую землю долбили кирками, на носилках переносили ее на насыпь. Жили в землянках, спали на еловых ветках. Голодные, разутые, полуодетые, на руках кровавые мозоли, а с работы не уходили, пока норма не будет выполнена. А нормы были большие. Место, где работали, было очень заболоченное. Однажды болото затянуло даже лошадь»

На Кекоранском перевале трудилась наша землячка - Рылова Нина Афанасьевна (Приложение 1. Рис.8). «Жили в землянках, да шалашах, если везло – в избах колхозников. Больше всего хотелось домой. Те, кто по смелее, пытались ночью через лесную чащобу пробраться хоть на день домой, чтобы помыться, взять хоть какие-то продукты. Но на дорогах стоял дозор, беглецов вылавливали и сурово наказывали».

Моя прабабушка Князева Алевтина Савватеевна, тоже работала на Кекоранском перевале. «Вставали в 2 часа утра, а в три часа уже выходили на работу. Народу на строительстве было очень много, не все могли устроиться в дома в деревне. Мы жили в шалаше. Одежду на ночь не снимали, чтобы она сохла на нас. Продукты привозили из дома, еду готовили на кострах. Когда крупа и картошка заканчивались, ели крапиву, лебеду. Многие дети умирали из-за голода и болезней». (Приложение 1.Рис. 9)

Мой земляк, А.Е. Веретенников Указом Президиума Верховного Совета СССР за активное участие в строительстве железной дороги Ижевск – Балезино 20 апреля 1945 года был награжден орденом Трудового Красного Знамени. [3, с.91]

Не знаю, смогли бы мы - нынешние подростки, совершить такой трудовой подвиг, который совершили наши сверстники в военные годы, но мы должны



сделать всё, чтобы сохранить и передать своим детям, внукам и правнукам историю о том, как самоотверженно трудились люди, как ковали Победу, как это было невероятно трудно, но они всё же выстояли и победили

Так что же такое железная дорога Ижевск – Балезино? Это символ стойкости, мужества, вечного духа народа, его сверхъестественной самоотверженности и выносливости, воли к победе. Строя дорогу для всех, наши земляки вкладывали в нее не только труд, но и жизнь свою. К сожалению, поколение победителей покидает нас, все меньше становится участников Великой Отечественной войны и тружеников тыла. Мы – живущие сегодня, не должны предавать забвению этот великий подвиг наших предков.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Удмуртию называют родниковым краем, а Красногорский район – его сердцем. Тысячи маленьких ручейков вливают свои струи в величавую Каму. Так и в огненные годы Великой Отечественной войны в единый мощный поток сливались героизм и мужество моих земляков. Своим героизмом, самоотверженным трудом они приближали день Великой Победы.

В тяжелейших условиях войны сельские труженики, в том числе и мои односельчане, проявив немалую стойкость и мужество в борьбе с трудностями и лишениями, внесли огромный вклад в Победу. Работая днем и ночью на строительстве железной дороги Ижевск - Балезино, не считаясь ни с чем, эти юные патриоты понимали, что их недетский труд нужен для спасения близких людей, находящихся на фронте.

Подводя итог исследования можно с уверенностью сказать, что мои земляки своим трудом внесли весомый вклад в победу над врагом.

Преклоняюсь перед всеми, кто пережил «кипящее лето» и «лютую зиму» войны. Кланяюсь в ноги тем, кто подарил нам свободную жизнь, уничтожил опасность, грозящую гибелью всей стране.

Еще не дописана летопись войны, летопись подвигов. Данное исследование помогло приоткрыть лишь страничку истории простых людей. Но ведь тысячи таких трудовых подвигов и спасли нашу родину, наш народ. Сооружение железнодорожной магистрали Ижевск - Балезино в суровые годы Великой Отечественной войны стало трудовым подвигом крестьянства Удмуртии.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

### Архивные материалы.

1. Главная стройка военного времени. История железной дороги Ижевск–Балезино. <https://www.udmurt.media/rubrics/obshchestvo/93234->
2. ЦДНИ УР, ф.16, оп.1, д.115, д. , д.3461, д.3494, д.3614, д.3617, д.3723, д.3840  
Ф. 350, оп.3, д.115,  
Ф.568, оп.1, д.127  
Ф. 582, оп.2, д.11
3. «Мы за ценой не постоим...» Из истории строительства железной дороги Ижевск – Балезино: Документы и материалы. – Ижевск: Удмуртия, 2005. – 304 с.

### Полевые материалы

4. Воспоминания участников строительства железной дороги «Ижевск – Балезино – жителей села Архангельского, Красногорского района. - Фонды школьной музейной комнаты

### Литература

5. «Ижевск – Балезино. Дорога мужества». – Ижевск: ООО «Удмуртский издательский Дом», 2012

# ПРИЛОЖЕНИЕ 1

## Иллюстрации



Рис. 1. Постановление Совнаркома УАССР и бюро Удмуртского обкома ВКП(б) о строительстве железной дороги Ижевск — Балезино (документ рассекречен)





Рис. 3. Юный строитель железной дороги Ижевск – Балезино, 1942-1943 годы.  
Фото: Центральный Госархив Удмуртии



Рис. 4. Колхозники Шарканского района работают на строительстве Кекоранского хода железной дороги Ижевск – Балезино. Фото: Архивы Удмуртии



Рис. 5. Памятник участникам строительства железной дороги Ижевск – Балезино в с. Кекоран



Рис. 6. Семенова Людмила Ильинична. Фото 2014 г.  
Из коллекции школьной краеведческой комнаты.



Рис. 7. Рылова Нина Афанасьевна. Фото 2010 г.  
Из коллекции школьной краеведческой комнаты.





Рис. 98 Князева Алевтина Савватеевна. Фото 1987 г.  
Из коллекции школьной краеведческой комнаты.

## Приложение 2

Характеристика на члена сельхозартели «Кельдыш» Красногорского района УАССР А.Е. Веретенникова, представленного к правительственной награде за активное участие в строительстве железной дороги Ижевск – Балезино

1 июля 1942 г.

Тов. Веретенников А.Е., 1881 года рождения, удмурт, беспартийный, в колхозе с 1930 г.

До 1939 года работал рядовым, с 1939 по 1942 г. работал конюхом, к работе относился добросовестно, проявлял большую заботу к коню.

С 15 июня 1942 года т. Веретенников А.Е. правлением колхоза откомандирован на строительство ж.д. Ижевск – балезино, где он работает при навалке земли в карьере. Несмотря на свой 62-летний возраст т.Веретенников норму выработки выполняет до 300%, вместо 2,5 м он дает до 7-8 м. Кроме того, после окончания работы (вечером и даже ночью) т.Веретенников ремонтирует сбрую, попорченную во время работы.

Тов. Веретенников своими отцовскими советами, агитацией среди колхозников за выполнение и первыполнение норм выработки помогает молодым рабочим поднять производительность труда.

Тов. Веретенников вправе достоин правительственной награды.

Секретарь Красногорского райкома ВКП(б) *Чувашов*