

Канаши.

451-1
В помощь агитатору

ЛЕОНИД АГАКОВ

УЗЕЛ ЧЕТЫРЕХ ДОРОГ

(Город КАНАШ)

ЧУВАШСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
Чебоксары — 1947

Национальная библиотека ЧР



k-001754

СРОК СРОКА ВОЗВРАТА

НИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
ЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

олич. пред. выдач

ЛЗЕЛ

1754-к

1

08

ЛЗЕЛ

В помощь агитатору

ЛЕОНИД АГАКОВ

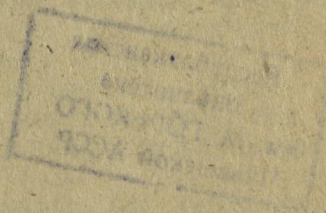
К 63.3

A23

УЗЕЛ ЧЕТЫРЕХ ДОРОГ

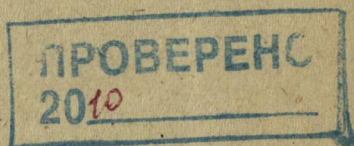
(город Канаш)

Очерк



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ЧУВАШСКОЙ АССР
Чебоксары — 1947

1754-к



*...Выросли почти на пустом
месте новые большие города.
И. Сталин.*

I. Здесь шумели дубравы...

Днем и ночью, зимой и летом мчатся поезда...

Бегут они из Москвы на Свердловск, из Казани в Харьков, из Чебоксар в Горький, из Свердловска обратно в Москву, из Харькова на Казань, из Горького в Чебоксары. Перевозят множество делового люда, бесконечное количество разного груза, связывают один конец страны с другим. Ночью и днем, летом и зимою...

Но ни один из этих огнедышащих стальных коней, влекущих за собой длинные и грузные составы, не проходит мимо станции Канаш без остановки. Здесь поезда разгружаются, нагружаются, берут топливо и воду, некоторые меняют бригады, прицепляют новые вагоны и снова мчатся по указанному маршруту, потрясая тишину полей и лесов.

Канаш—одна из важнейших узловых станций на Московско-Казанской дороге. Вместе с тем, он является одним из крупных промышленных и культурных центров нашей республики.

Канаш—город молодой. Он вырос после Великой Октябрьской социалистической революции, и более всего—в годы сталинских пятилеток.

Его краткая история такова.

Лет пятьдесят тому назад здесь был сплошной лес. На территории, ныне занятой самим городом и вагоно-ремонтным заводом, шумели дубравы. Водилось здесь всякое зверье: и медведи, и волки, и лисы, и зайцы, и пернатой дичи было вдоволь. Только людей в лесу не было.

Жили они в небольших деревушках, притаившихся где-нибудь на опушке, поближе к оврагам. Как жили? Ковыряли неподатливую землю деревянными сохами, еле-еле собирали с десятины 30—40 пудов и к рождеству их закрома были уже пусты... Только кулачье—в

каждой деревне по несколько дворов—не роптало на бога; они выжимали из бедняков последние соки, вытягивали из них последние жилы и, богатея за их счет, пользовались всеми благами жизни.

В конце девятнадцатого века, в связи с бурным развитием капиталистической крупной промышленности, по всей России началось усиленное железнодорожное строительство. В течение одного десятилетия (1890—1900 годы) было выстроено свыше 21 тысячи верст новых железнодорожных путей. В эти годы строилась и Московско-Казанская дорога. В 1891 году новая линия дотянулась до нынешнего Канаша и здесь было построено большое станционное здание.

Кругом была глухомань. Ни одного домика, никаких признаков человеческого присутствия. Лес... А станцию надо было как-то назвать. И вот, не долго думая, станцию окрестили словом „Шихраны“—по названию небольшого лесного поселка, расположенного в полутора километрах от места остановки поездов.

Так зародилась станция Шихраны.

Дальше все пошло само собою. Как только заработала железная дорога, зашевелились местные богатеи и торговцы. Вокруг станции, один за другим, стали вырастать добротные дома. Старожилы и сейчас помнят, как спешно отстраивались здесь все эти Кашинские, Курбатовы, Абалымовы—мироеды из близлежащих сел и деревень. Они быстро развернули торговлю хлебом, мясом, яйцами, широко наладили кулеткачество и т. п. кустарное производство. Появились лабазы и склады, паровые мельницы. На них день и ночь работали батраки—крестьяне тех же деревень, доведенные нуждой и голодом до иступления, для которых краяха черствого хлеба была дороже всего на свете.

Некоторые из крестьян приезжали к купцам и лесопромышленникам работать на своих лошадях, они с утра до ночи рубили лес, подвозили его к станции. Другие пытались заниматься извозом, переезжали в Шихраны с семьями, рассчитывая на лучшую долю. Их гнала сюда нужда.

Именно таких людей описал один из русских писателей в начале этого столетия, после своей поездки по „новой дороге“.

„... Огоньки робко, но весело светят в маленьких новеньких домиках лесных станций... Но в двух шагах

от этого казенного домика начинается совсем другой мир. Там чернеют затерянные среди лесов редкие поселки темного и унылого лесного народа. На платформах стоят люди из этих деревушек—несколько нищих в рваных полушубках, лохматых, с простуженными горлами, но таких смиренных и с такими чистыми, почти детскими глазами. Опустив кнуты, они выглядят пассажира почти безнадежно, потому что на несколько человек из них редко приходится даже один пассажир. И, тупо глядя на поезд, они тоже как бы говорят ему своими взглядами:

— Делайте, как знаете,—нам податься некуда. А что из этого выйдет, мы не знаем.

Гляжу и я на этот молодой, измученный народ... На великую пустыню России медленно сходит долгая и молчаливая ночь...*

Так и кажется нам, что автор описал тогдашнюю станцию Шихраны. В ту пору, когда „великая пустыня России была погружена в долгую и молчаливую ночь“—это было типичной картиной на всех захолустных станциях, в том числе и в Шихранах.

— Делайте, как знаете,—нам податься некуда,—говорили одни, доведенные нуждой до крайности, вынужденные распродать последнюю скотину, скудный свой земельный надел и ушедшие на поиски заработков. В то же время другие—кулаки-мироеды, купцы и барышники—ловко пользовались людской нуждой и еще туже набивали свою мошну.

Время шло. Проходили годы. Поселок вокруг станции постепенно разрастался. Кроме жилых домов и купеческих контор появились лавки, трактиры. Уже здесь жило до 500—600 человек, в каждом доме были дети, однако никто не думал об открытии школы. Вместо этого богачи, на общие средства построили... церковь. Это им было необходимо. И только через десять лет после основания станции в церковной сторожке была открыта церковно-приходская школа на 30—40 учащихся. Не заботился никто и об охране здоровья населения: ни при станции, ни в поселке не было даже фельдшерского пункта! Больные должны были добираться в Цивильскую земскую больницу—за 54 версты. А кто мог туда ездить? Само собой разумеется, что не те батраки, которые работали у купцов и лесопромышленников, а только сами хозяева. То, что среди бедного

люда развивались изнурительные болезни, никого не трогало: если сегодня кто либо умирал—завтра на его место вставал другой. Разве мало тогда было людей, готовых за кусок хлеба работать от зари и до зари?

Дубравы вокруг редели, а простой народ все еще жил как в глухом лесу. Его безжалостно эксплуатировали, над ним измывались, а он вынужден был все это безропотно переносить.

— Нам некуда податься...

Такова была жизнь.

2. После Октября

Шихраны постепенно разрастались, но рост этот все же был крайне медленный, ибо для настоящего его развития не было условий. Если не считать двух паровых мельниц и кустарных мастерских, здесь не было никакой промышленности, а без этого, как известно, никакой населенный пункт не может развиваться.

Мы разговаривали со старожилами Канаша, в том числе заслуженным учителем Павлом Егоровичем Егоровым, живущим здесь с двадцатых годов.

— Что представляли из себя Шихраны к моменту Октябрьской революции? Что в них было?

— По правде говоря—почти ничего не было,—ответили нам.—Население не превышало 800 человек. Станция была очень маленькая—всего лишь одно низенькое здание. При ней имелось депо на два стояла. Из культурных учреждений—была учительская семинария и при ней начальная школа... И в них учащихся было очень мало. Кстати сказать, семинария до революции не сумела сделать ни одного выпуска. Больницу открыть в царское время так и „не успели“, она открылась уже потом. Ну, купеческих лавок и трактиров хватало...

Только после Великой Октябрьской социалистической революции Шихраны получили возможность для повседневного роста.

Советская власть закончила постройку новой железнодорожной линии Арзамас—Шихраны (до этого поезда из Казани на Москву шли через Алатырь и Рузаевку). В связи с этим Шихраны стали узловой станцией, к первоначальным трем станционным путям добавились

еще два пути. Значительно увеличилось количество работающих на станции.

Советская власть—как подлинно народная власть—с первых же дней своего существования стала заботиться об улучшении материально-бытовых условий жизни и культурном росте трудящихся. Учительская семинария была реорганизована в педкурсы, задачей которых была подготовка учительских кадров для чувашских школ. В 1919 году открылась школа второй ступени и начальная школа для детей железнодорожников. В 1921 году здесь впервые организуется медпункт, на базе которого через два года открылась больница на 20 коек.

В 1920 году, с образованием Чувашской Автономной области, поселок Шихраны был переименован в ст. Канаш, а в 1925 году, когда область была преобразована в Чувашскую Автономную республику, ст. Канаш переименовывается в город Канаш.

Жизнь станции Канаш—впоследствии города Канаш—оживлялась день ото дня. Из года в год стало увеличиваться население. Вот несколько цифр: в 1920 году в Канаше жило 1.578 человек, в 1923 году население Канаша достигло 1.670 человек, а в 1926 году—уже было 2.323 человека. По сравнению с дореволюционным периодом население увеличилось в 3 раза.

В эти годы в Канаше произошло событие, имевшее чрезвычайно важное значение как для городского населения, так и для жителей окружающих деревень: при городской больнице открылась глазная лечебница на 40 коек. Всем известно, что при царизме, в результате тяжелых условий жизни, бескультурья, в связи с почти полным отсутствием лечебниц среди чувашского населения была распространена трахома. Борьба с ней почти не велась, из-за чего чуть ли не в каждом доме были слепые. Советская власть с первых же дней повела борьбу с этим бичом малых народов, не жалея для этого никаких средств. Она быстро стала разворачивать сеть трахоматозных пунктов и больниц. Канашская глазная лечебница была одним из таких учреждений. Тысячи людей, страдающих трахомой, были здесь исцелены.

От всего сердца благодарили чувашские трудящиеся за эту заботу родную власть и партию. Благодарность свою чувашский народ выразил в письме, написанном великому Сталину, следующими проникновенными словами:

*... Нам Сталин дал глаза,
нам Сталин книгу дал,
нам Сталин школу дал,
нам Сталин силу дал,
Я—молод стал.*

3. Годы бурного роста

Через десять лет после Октябрьской революции, в 1927 году, при районировании Чувашии, город Канаш стал районным центром. И с тех пор начинается период его бурного роста.

Особенно широкое развитие получил Канаш в годы сталинских пятилеток. В корне изменился его облик и, по сравнению с дореволюционным периодом, он стал совершенно неузнаваемым. В эти годы великой стройки здесь заработали десятки предприятий, выросло множество прекрасных новых зданий.

Перечислим некоторые из них.

До сталинских пятилеток Канаш почти не имел промышленности. Сегодня в Канаше работает 21 предприятие: мелькомбинат, мясокомбинат, машинно-тракторная станция, типография, мастерская „Индпошива“, пищевой и промышленный комбинаты, промысловые артели „Красный воин“, „Авангард“, „Швейник“ и др.

Комбинаты и артели в большом количестве вырабатывают для населения предметы первой необходимости: шьют одежду, обувь, производят кожсырье, делают мебель—столы, стулья, диваны, парты для школ, артель „Швейник“ дает чудесную вышивку...

Раньше ничего этого не было.

За период сталинских пятилеток в Канаше создано коммунальное хозяйство. В 1929 году—в первый год первой пятилетки—в городе построена электростанция, годом позже завершено строительство теплоэлектроцентрали. Построено две бани, они могут ежедневно пропускать до 100 человек. Создан жилой коммунальный фонд с площадью в 43.913 квадратных метров. Проведен водопровод протяжением до 29 километров. Построены и пущены в ход хлебозавод, 2 хлебопекарни, открыты новые магазины, ларьки, столовые.

Лет двадцать тому назад ничего этого не было.

Огромен в Канаше и рост культуры.

...Когда зарождался поселок Шихраны, во всем округе трудно было найти чувашина, знающего грамоту. Нам рассказали такую историю: в Бикшиках был некто Петр Кузьмин—единственный чуваш, умевший расписываться. И вот, если в окружающих деревнях комунибудь нужно было подписаться на деловой бумаге, запрягали лошадь и ехали за этим Петром. Тот долго куражился, заставлял уговаривать себя и соглашался ехать только после бутылки „николаевки“ и соответствующей суммы „на чай“. Многих он выводил своим зазнайством из терпения, за глаза его ругали—на чем свет стоит, но все же ехали к нему же, т. к. тот был своего рода „монопольщиком“,—никто, кроме него, в округе не мог поставить на бумаге свою подпись.

Это нам сейчас кажется анекдотом, выдуманным досужим остряком, но это была сущая правда. Правда царского времени...

Сейчас в Канаше функционирует 13 разных учебных заведений: педагогическое училище, финансовый техникум, школа механизации сельского хозяйства, фельдшерская школа, 5 средних школ, школы рабочей молодежи, железнодорожное училище, ФЗО... В них обучается до 5.000 человек молодежи. А обучают их 200 учителей! Некоторые из них работают в Канашских школах по 20—25 лет. Огромное количество молодежи обучено и выведено ими на широкую дорогу жизни. Жители города Канаша с большим уважением говорят о заслуженной учительнице РСФСР тов. Ермошкиной, заслуженных учителях Чувашской АССР т. т. Егорове и Ронгинском.

Самым „старейшим“ из всех учебных заведений города является педагогическое училище. В первые годы после революции здесь были педагогические курсы. В 1922 году на их основе создан педтехникум. За заслуги в деле подготовки кадров для народного образования, специальным постановлением ВЦИК ему было присвоено имя великого русского критика Н. А. Добролюбова.

В 1936 году техникум преобразован в педучилище.

Со времени Великой Октябрьской революции, в течение 30 лет, Канашское педучилище дало стране 1026 учителей и 1586 воспитателей для дошкольных учреждений. Многие из бывших воспитанников Канашского педучилища впоследствии стали руководящими партийными, советскими и хозяйственными работниками,

некоторые пошли по научной линии и добились хороших успехов. Двое стали профессорами. Наш прославленный земляк, Герой Советского Союза, генерал-майор инженерных войск Антон Петрович Петров также учился в Канашском педучилище. В настоящее время в 12 классах училища обучаются 319 человек.

Для бурно растущего народного хозяйства нашей страны требуется огромная армия финансовых и счетных работников. Таких специалистов готовит Канашский финансовый техникум. Начиная с 1934 года, им подготовлено 738 бухгалтеров и инспекторов бюджета и направлено на работу в финансовую систему. Школа механизации также подготовила сотни квалифицированных специалистов сельского хозяйства.

Фельдшерская школа готовит средний медперсонал для лечебных учреждений. В настоящее время в ней обучаются 157 юношей и девушек.

В школах рабочей молодежи по вечерам, без отрыва от производства, занимаются рабочие, в свое время по разным причинам не сумевшие получить соответствующее образование.

Организация этих школ—еще одно яркое свидетельство неустанной заботы нашей партии и Советского правительства о культурном росте трудящихся масс. В Канаше работают две таких школы. В них обучаются до 250 человек.

Однако, нельзя оценивать культурную жизнь города только лишь количеством учебных заведений и контингентом учащихся в них. Школы—для подрастающего поколения; в них наша молодежь получает большевистское воспитание и готовится стать сознательными гражданами, патриотами Родины, активными строителями светлого коммунистического общества. Для общей массы народа нужны и другие культурные учреждения: клубы, кино, радио и т. п.

Не беден Канаш и в этом отношении.

В годы сталинских пятилеток здесь открыто значительное количество культурно-просветительных учреждений. В городе, в котором до революции кроме двух школ ничего не было, сейчас работает звуковой кинотеатр, 2 клуба с киноустановками. Еще в 1925 году начал работать трансляционный радиоузел. В начале он был маломощным, но сейчас вместо одного работают два узла и обслуживают 2,5 тысяч радиоточек. В городе

19 библиотек с общим количеством 62 тысячи книг. Кроме того, в различных организациях и учреждениях работают 18 красных уголков, которые являются подлинными очагами культурно-массовой работы среди населения.

В Канаше издаются три газеты.

Как и везде, здесь широкое развитие получила художественная самодеятельность. В каждом клубе и красном уголке работают музыкальные, хоровые, драматические кружки. По городу насчитывается до 40 всевозможных коллективов художественной самодеятельности, в них принимают повседневное участие до 900 человек.

Из года в год растет сеть дошкольных учреждений города, которых не знала и не могла знать царская Россия. В 6 детских садах города воспитывается 300 детей. Кроме того, ежегодно, в летние месяцы, около 1.000 детей города обслуживаются оздоровительными площадками и пионерскими лагерями.

Мы уже говорили о том, что до революции в Шихранах не было даже медпункта для оказания первой неотложной помощи. Об охране здоровья трудящихся никто не заботился. Сегодняшний Канаш имеет 2 больницы на 245 коек, 3 рентгеновских установки, 3 поликлиники, 3 медпункта, 2 женских и детских консультации, 2 родильных дома, пункт скорой помощи, несколько аптек. Неустанная забота партии и правительства об охране здоровья трудящихся выражается в ежегодном увеличении ассигнуемых средств на дело здравоохранения. Если в 1945 году на здравоохранение жителей города Канаша было отпущено 1 млн. 861 тысяча рублей, то в 1947 году отпущено было 2 млн. 817 тысяч рублей. В будущем году эта цифра будет увеличена...

В лечебных учреждениях гор. Канаша сейчас работают 52 квалифицированных врача всех специальностей и 175 человек среднего медицинского персонала. Из них 12 врачей и 141 чел. среднего персонала — сыны и дочери чувашского народа, получившие образование в годы Советской власти.

За самоотверженную работу по охране здоровья трудящихся и по излечению раненых воинов Советской Армии в годы Отечественной войны, 80 медицинских работников Канаша награждены орденами и медалями Советского Союза. Жители города и окрестных дере-

вень приносят душевную благодарность врачам И. П. Лундиной, М. П. Фроловой, Л. А. Минеевой, Солодковой, фельдшерам и медицинским сестрам В. Алексеевой, М. Михайловой, А. Андреевой, А. Петровой и другим, отдающим все свои силы и знания делу охраны здоровья населения.

Необходимо сказать еще об одном замечательном явлении нашей действительности. Как и повсюду в Советской стране, большое внимание здесь уделяется оказанию помощи многодетным матерям. С момента издания Указа Президиума Верховного Совета СССР от 8 июля 1944 года многодетным матерям города выдано пособий в сумме 1 млн. 651 тысячи рублей, 355 женщин награждено орденами и медалями материнства, из них 4 человека—орденом „Мать-героиня“.

В суровые годы Великой Отечественной войны трудящиеся гор. Канаша—как и весь советский народ—самоотверженным трудом помогали фронту громить ненавистного врага. Советское правительство высоко оценило труд канашцев, наградив 17 человек орденами и до 4.500 человек медалью „За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 г.г.“.

Это—огромная честь!

Многие жители Канаша сражались на фронтах и награждены боевыми орденами и медалями. Четыре человека получили высокое звание Героя Советского Союза.

4. Узел четырех дорог

Около 10 лет назад, в 1936 году, вступила в строй железная дорога Канаш—Чебоксары. С этого момента ст. Канаш стала одной из самых больших узловых станций на Казанской дороге. Поезда отсюда стали отправляться в четырех направлениях: на Москву, Казань, через Алатырь на Рузаевку и в столицу Чувашии—Чебоксары.

В связи с резким увеличением грузопотока стало необходимым путевое развитие станции Канаш.

В 1926 году для приема поездов здесь было всего лишь 4 пути и имелся 1 пакгауз. В 1927 году была построена сортировочная станция Канаш II. Но депо

пока оставалось старое, всего навсего с двумя стойлами, что крайне тормозило работу станции. В 1938 году на станции Канаш II было закончено строительство нового депо.

Оборудование старого депо было очень примитивным. Новое же депо было снабжено механическими мастерскими, усовершенствованными станками и другим оборудованием, позволяющим производить необходимый ремонт паровозов в сжатые сроки.

Вместо прежнего склада топлива, где паровозы снабжались углем примитивным ручным краном журавлем, был построен новый склад топлива. Подача угля механизирована путем применения грейферных кранов и эстакады.

В годы сталинских пятилеток вкоре преобразовались и путейские дистанционные мастерские. Количество выпускаемой ими продукции выросло в десять раз и полностью обеспечивает нужды дистанции.

В связи с ежегодным ростом рабочих на станции, здесь было развернуто строительство жилищных домов. В 1928 году на линии между Канаш I и Канаш II построено 8 одноэтажных четырехквартирных домов, после 1938 года построено еще 5 двухэтажных больших домов.

С развитием узла выросли новые квалифицированные кадры путейцев, паровозников и движенцев, в совершенстве владеющих своим специальным делом. До революции среди железнодорожных рабочих чуваша считались единицами, сейчас их сотни и тысячи. Они выполняют сложнейшие работы, а некоторые из них благодаря своему трудовому героизму стали знатными людьми по всей Казанской дороге.

В этом отношении очень показателен жизненный и трудовой путь паровозного машиниста, депутата Верховного Совета СССР Павла Назаровича Назарова. Он родился и вырос в бедной крестьянской семье, в деревне Огуш-Мурзыван-Кассы, в двух километрах от Канаша.

— Детей у отца было много, земли—мало, и мы до революции всегда жили впроголодь,—рассказывает тов. Назаров.

После окончания сельской четырехлетки Павлуше очень хотелось учиться дальше, но отсутствие средств не позволило ему осуществить эту заветную мечту. И вот, чтобы не быть „лишним ртом“ в семье, 15-летний Павлуша зимой 1928 года ушел на станцию Канаш

искать работу. Но всякая работа на железной дороге требует известных знаний и навыков. У Павлуши ничего этого не было и он мог лишь... счищать снег с путей.

Через станцию с ревом и грохотом, один за другим, проносились тяжелые поезда, и Павлуша с завистью смотрел на людей, которые умели вести этих стальных коней. В его голове созрело твердое решение:

— Поступлю сюда на какуюнибудь работу и начну постепенно учиться... Буду и я водить поезда!

И действительно, в следующем году он поступил на штатную должность водолива. В то же время начал учиться на кочегара. Проработав два года кочегаром, сдал экзамен на помощника машиниста. Работал он исключительно усердно, добросовестно. За хорошую работу его многократно премировали ценными вещами и деньгами, ставили всем в пример, выносили благодарность.

В 1938 году тов. Назаров поступил на шестимесячные курсы машинистов в гор. Муроме, окончил их с отличными показателями и с тех пор непрерывно водит поезда. Мечта сбылась...

Сейчас тов. Назаров—лучший машинист станции Канаш. Его паровоз всегда в исправном состоянии. Он ежемесячно перевыполняет среднесуточный пробег на 60—65 километров и техническую скорость на 0,4 километра в час. Включившись в дорожный конкурс по экономии топлива, он в августе—октябре сэкономил 55 тонн натурального топлива. В связи с приближением зимы он первым по депо получил социалистический паспорт готовности паровоза к работе в предстоящую зиму.

Товарищ Назаров—не только хороший машинист. Он—активный общественник. Вот уже ряд лет он является депутатом Канашского райсовета трудящихся и принимает деятельное участие в его работе.

В 1940 году Павел Назарович Назаров поступил в ряды нашей большевистской партии. В 1945 году по служебной линии получил звание техника-лейтенанта тяги. А в 1946 году народ избрал его депутатом Верховного Совета СССР.

Где, в какой стране простой рабочий может вырасти до члена правительства? Нигде! Только в нашей советской стране, самой демократической во всем мире, каждый трудящийся—будь то рабочий или крестьянин—может стать государственным деятелем.

На станции Канаш есть еще целый ряд передовых машинистов, выросших за годы Советской власти и показывающих образцы стахановского труда. С перевыполнением всех измерителей работает орденоносец тов. Николаев. Он вторым после тов. Назарова получил социалистический паспорт готовности своего паровоза к работе в зимних условиях. Хорошо работают также паровозные машинисты т. т. Терюкалов, Соловьев, Тюпанов, Алексеев, Печкин и другие.

В течение всего 1947 года маневровый диспетчер железнодорожной станции Канаш тов. Андреев занимает первое место в социалистическом соревновании. Он еще в октябре месяце годовой план формирования поездов выполнил на 112 процентов. В отличном состоянии содержит стрелочное хозяйство младший стрелочник тов. Порфирьев, выполнивший годовой план предупредительного ремонта пути к 20 октября. Лучший мастер дистанции пути тов. Азиков также успешно выполнил годовой производственный план. Кузнец производственных мастерских дистанции пути тов. Калинин, встав на стахановскую вахту в честь 30-летия Октября, ежедневно выполнял норму более чем на 300 процентов. Таких примеров можно привести много. За хорошую работу коллективу железнодорожной станции Канаш вручено переходящее Красное Знамя дорпрофсожа и Управления Казанской дороги.

Среди узловых станций дороги Канаш в настоящее время занимает первое место.

5. „Отремонтировано в Канаше..“

*... По стране, когда то скудной,
Полудикой и печальной—
От Канашского завода
Звон идет индустриальный.
(Из письма чувашского народа
великому Сталину).*

Будете вы в Мурманске или Одессе, в Эстонии или Казахстане, Кишиневе или Самарканде—всюду, на всех железных дорогах страны можете встретить большегрузные вагоны с белой надписью: „Кап. ремонт Канаш. ВРЗ“.

Это значит, что вагоны эти прошли капитальный ремонт на нашем Канашском заводе.

Канашский вагоноремонтный завод—детище второй сталинской пятилетки—один из самых крупных промышленных предприятий Советской Чувашии.

Завод этот еще очень молод. Существует он всего 12 лет, но он уже дал дорогам страны десятки тысяч капитально восстановленных вагонов.

Здесь был пустырь, густо заросший бурьяном. Ни одного кирпича, ни единого бревнышка не было тут до весны 1934 года. И вот, в апреле 1934 года на этом пустыре из грубых и неотесанных досок был построен небольшой барак. Вскоре сюда пришла первая партия строителей—человек четыреста. Большевики здесь начали строить большой завод...

Прежде всего, нужно было построить жилые дома для рабочих и всякие вспомогательные здания. С каждым днем стройка принимала все больший и больший размах. К августу месяцу здесь уже работало более трех тысяч строителей всех специальностей. Одновременно с жилыми домами, выросли корпуса основных цехов будущего завода.

Помню, нам пришлось побывать на этой стройке в октябре 1934 года—приблизительно через полгода после того, как был заложен первый камень. К этому времени уже были готовы 10—15 больших двухэтажных жилых домов для рабочих, а в корпусах цехов начались монтажные работы.

То были сказочные темпы! Только большевикам подставить подобные темпы, ибо нет таких трудностей, которых они не могли бы преодолеть...

А трудностей вначале было очень много, т. к. завод строился совершенно на новой площадке. Не хватало строительных рабочих. В единственном бараке помещалась и контора, и кухня и пр. Жить рабочим было негде и ночевать они ходили в окрестные деревни, что отнимало рабочее время. Материалы к строительной площадке подвозились на автомашинах и лошадях,—линия еще не была подведена. Это также сильно тормозило работу. Но все же стройка не приостанавливалась ни на минуту, завод рос день ото дня.

На стройке широко развернулось социалистическое соревнование. Соревновались бригады с бригадами и отдельные рабочие между собою, показывая подлинно

высокие образцы вдохновенного и сознательного труда. Во главе соревнующихся, как правило, шли коммунисты и комсомольцы.

Завод строили сыны и дочери многих братских народов: и русские, и чуваша, и татары, и украинцы, и мордвины. Говорили они на разных языках, но всех их объединяла одна цель:

— Пустить завод в срок!

И они выполнили поставленную задачу. Через пятнадцать месяцев после закладки фундамента — 25 августа 1935 года — завод принял в ремонт первые грузовые вагоны, а в сентябре начал давать железным дорогам страны первую товарную продукцию.

С тех пор завод работает безостановочно.

Полностью же завод со всеми цехами и теплоэлектроцентралью был сдан в эксплуатацию в 1939 году.

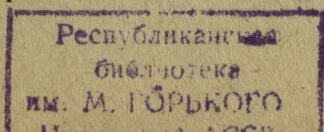
Количество выпускаемых из ремонта вагонов из года в год резко возрастало. Так, в 1940 году выпуск вагонов по сравнению с 1935 годом увеличился в 41 раз. Уже в прошлом — 1946 году по выпуску вагонов завод достиг довоенного уровня, а за 9 месяцев этого года здесь отремонтировано вагонов значительно больше, чем за весь 1946 год.

В годы Великой Отечественной войны коллектив завода одновременно с ремонтом вагонов и выпуском запасных частей на линию, не жалея сил и не считаясь со временем, с честью выполнял задания Родины. Рабочие, инженерно-технические работники и служащие проявляли подлинный трудовой героизм. За период войны заводу неоднократно присуждалось переходящее Красное Знамя ВЦСПС и НКПС, которое впоследствии передано заводу на вечное хранение за самоотверженную работу в годы Великой Отечественной войны. Из работников завода 1121 человек награждены орденами и медалями Советского Союза, 174 человека получили награды Министерства Путей Сообщения.

В трудных условиях военного времени завод хозяйственным способом построил кислородную станцию и литейный цех, а в 1946 году освоил промышленное производство бессемеровской стали.

В 1946 году, по приказу Министерства Путей Сообщения, завод первым на железнодорожном транспорте специализирован на ремонт только большегрузных ва-

1754-к.



гонов, а производство переведено на поток. В соответствии с этим, работниками завода спроектировано и изготовлено более 300 единиц различных механизмов и приспособлений. Значительно механизированы трудоемкие процессы, реконструирован весь производственный процесс. Развернув борьбу за экономию, завод за 9 месяцев снизил себестоимость выпускаемой продукции против прошлого года на 26,5 процентов и дал экономию государству 2 миллиона 250 тысяч рублей.

За высокие производственные показатели заводу с мая месяца присуждается переходящее Красное Знамя ВЦСПС и Министерства Путей Сообщения, а с августа и переходящее Красное Знамя Совета Министров Чувашской АССР и Чувашского Областного комитета ВКП(б).

С небывалым производственным подъемом встретил коллектив завода 30-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. План ремонта и выпуска вагонов в октябре месяце был выполнен на 132 процента. Колесный цех свой годовой план выполнил к 18 октября. Отдельные стахановцы дали еще большее выполнение норм. Так, газорезчик вагоносборочного цеха тов. Пузырев в октябре выполнил годовое задание на 215 процентов, слесари цеха подготовки вагонов т. т. Фадейчев, Николаев и Быков выполнили более 2-х годовых норм, слесарь тележечного цеха т. Подгорный — 2 с половиной годовых нормы, слесари цеха ремонта запасных частей т. т. Гаврилов и Трофимов более двух годовых норм, а вагранщик литейного цеха тов. Кургаев дал пять годовых норм!

В октябре месяце на заводе не было ни одного цеха, не выполнившего государственного задания. Самый низкий показатель — 104,2 процента, а некоторые цеха месячный план выполнили более, чем на 150 процентов. Этих успехов рабочие и инженерно-технические работники добились в результате широкого развертывания социалистического соревнования, осваивая передовую технику и новейшие методы в работе.

Честь им и слава!

Однако, достигнутые успехи не являются пределом. Можно работать еще лучше и давать стране гораздо больше продукции. Для этого на заводе есть все условия. Это хорошо знает и сам заводской коллектив.

Сейчас, обсуждая призыв рабочих города Ленина — выполнить новый пятилетний план в 4 года, стахановцы и передовые рабочие завода единодушно заявили, что они не отстанут от рабочих города-героя и выполнят пятилетнюю программу за четыре года.

Мы уверены, что они сдержат свое слово!

... Вместе с заводом росли и люди.

Многие своими руками строили этот завод и по сей день работают на производстве. Они стали опытными и высококвалифицированными мастерами, руководят ответственными участками.

Вот, например, мастер второго потока вагоноборочного цеха — коммунист Николай Степанович Степанов. Он — чуваш, пришел на завод в первые годы его строительства. У него не было никакой специальности, он был простым рабочим. Но благодаря своему упорному труду и старанию, он вырос до мастера. Сейчас он руководит четырьмя бригадами.

Начальник самого передового на заводе колесного цеха Дмитрий Порфирьевич Елисеев несколько лет назад был рядовым токарем. Затем он вырос до старшего мастера, его выдвинули начальником смены. Впоследствии стал заместителем начальника цеха и в этом году — начальником. С работой тов. Елисеев справляется успешно, свой цех из остающих вывел в передовые.

В. Т. Темкин пришел на завод в 1934 году. Работал слесарем. Потом вырос до мастера. В 1941 году его назначили начальником комплекса вагоноборочного цеха. Теперь он работает заместителем начальника подготовки вагонов.

Г. А. Мазуров с 1934 года был техником-сметчиком. Сейчас он — начальник ремонтно-строительного цеха.

Начальник завода С. И. Трухин также вырос на этом заводе. Он прибыл сюда в 1938 году после окончания института и был назначен заместителем начальника колесного цеха. Затем его перевели начальником вагоноборочного цеха. С 1943 по 1944 год тов. Трухин заведывал производственным отделом завода, в 1944 году стал главным инженером и с мая 1946 года начальником завода.

Здесь мы привели только лишь отдельные примеры. А таких примеров по заводу очень много. За время

существования завода здесь выращено более 100 человек умелых и волевых командиров производства. Среди них не мало чуваш.

Завод систематически готовит для себя квалифицированные кадры из молодежи. Уже шесть лет при заводе функционирует железнодорожное училище с двухлетним сроком обучения и шестимесячная школа ФЗО. За это время они дали до 1.500 человек рабочих разных специальностей. Преобладающее большинство из выпускников сейчас работает на этом же заводе. Многие из них показывают прекрасные образцы стахановской работы, выполняя дневную норму на 300 — 400 процентов. В течение тринадцати лет Канашский вагоноремонтный завод рос непрерывно и, в сущности, стал при Канаше вторым городом. На заводе имеется несколько школ, больница, клуб, столовые, детские ясли и сады, типография, выходит своя газета. Из года в год строятся все новые здания, рядом с заводом строится соцгород, уже сейчас красуются великолепные четырехэтажные здания.

На пустыре большевики за короткий срок воздвигли новый город...

6. Это будет завтра

Таков сегодняшний Канаш.

В третьем томе „Малой Советской Энциклопедии“, вышедшем шестнадцать лет назад, о нем сообщается следующее:

Канаш — (б. Шихраны) гор. Чувашской АССР, 2, 2 т. ж., ст. Московск. Каз. ж. д. В окрестностях — лесоразработки.

Как устарели эти сведения!..

Канаш сегодня — большой промышленный и культурный центр с десятками различных предприятий, школ, больниц, клубов и т. п. Канаш — крупный железнодорожный узел. Он является своего рода символом экономического и культурного роста нашей республики.

Но завтра Канаш будет еще более крупным центром. По новому сталинскому пятилетнему плану здесь будут построены новые прекрасные здания: дом культуры на 600 мест, кинотеатр на 300 мест, средняя школа, детский сад, гостиница, жилые дома.

Будет выстроен новый большой вокзал.

Значительно расширится вагоноремонтный завод. Кроме увеличения и реконструкции производственных цехов, для железнодорожного училища будут построены учебный корпус и большое, благоустроенное общежитие.

Канаш станет подлинно социалистическим городом. Это будет!

Перевод с чувашского.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	<i>Стр.</i>
1. Где шумели дубравы	3
2. После Октября	5
3. Годы бурного роста	8
4. Узел четырех дорог	12
5. „Оотремонтировано в Канаше“	15
6. Это будет завтра	20

Редактор Я. УХСАЙ.

Техредактор М. ТИМОФЕЕВА.

НТ 00211. Подписано к печати 4/ХП—47. Объем 1,25 п/л
Заказ № 1068. Тираж 3.000 экз.

Типография № 1 Управления полиграфпромышленности
при Совете Министров ЧАССР

Гор. Чебоксары, ул. Володарского, 5.

к

пож 08 вна11

Цена 80 коп