

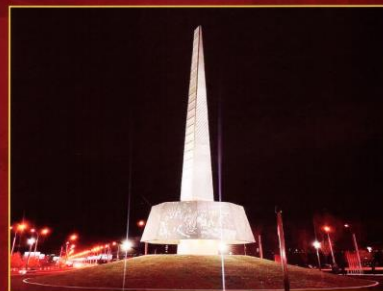
Иркутский государственный университет путей сообщения
Научно-техническая библиотека



Иркутск – город трудовой доблести

По материалам историко-краеведческого издания

Иркутск – город
трудовой доблести



Историко-краеведческое издание

1 том

Иркутск – город
трудовой доблести



Историко-краеведческое издание

2 том



УКАЗ

ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О присвоении почетного звания Российской Федерации
"Город трудовой доблести"

За значительный вклад жителей городов в достижение Победы в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 годов, обеспечение бесперебойного производства военной и гражданской продукции на промышленных предприятиях, проявленные при этом массовый трудовой героизм и самоотверженность присвоить почетное звание Российской Федерации "Город трудовой доблести" г. Боровичи, г. Екатеринбург, г. Иваново, г. Ижевску, г. Иркутску, г. Казани, г. Магнитогорску, г. Нижний Новгород, г. Нижний Тагил, г. Новокузнецку, г. Новосибирску, г. Омску, г. Перми, г. Самаре, г. Саратову, г. Томску, г. Ульяновску, г. Уфе, г. Челябинску, г. Ярославлю.



Президент
Российской Федерации В.Путин

Москва, Кремль
2 июля 2020 года
№ 444



Источник: [«Официальный интернет-портал правовой информации».](#)



В 2026 году Научно-техническая библиотека ИрГУПС получила в дар от **Музея истории города Иркутска имени А.М. Сибирякова** уникальное научное, краеведческое издание, двухтомник объемом более тысячи страниц, **«Иркутск – город трудовой доблести».**

Это уже второе издание. Оно значительно дополнено новыми материалами. Первое вышло в 2021 году.

В 2020 году Указом Президент РФ В.В. Путина № 444 от 2 июля 2020 г. Иркутск получил почётное звание **«Город трудовой доблести»** за значительный вклад в достижение Победы в Великой Отечественной войне, обеспечение бесперебойного производства военной и гражданской продукции на промышленных предприятиях, проявленные при этом массовый героизм и самоотверженность.

1 октября 2022 года в Иркутске установили стелу «Город трудовой доблести». У основания стелы размещены 9 коллажей, созданных по историческим фотографиям.

Некоторые фотографии объединили в одну композицию. За основу взяли несколько снимков: сборка самолета Ил-4 на Иркутском авиазаводе; курорт «Ангара», который в годы войны использовали как госпиталь № 934; студенты-медики во время осмотра больного; участники народного марша на улице Карла Маркса; Восточно-Сибирская железная дорога; идущие на фронт лыжники; дети, вышивающие знамя в подарок бойцам Красной армии; рыбаки в путину на Байкале в годы войны. Также среди изображений – снимок работника фронтовой бригады № 39 авиазавода Бориса Сливкина, вставшего на фронтовую вахту (комсомолец выполнял по 11 норм в смену). [Фото стелы и статья о ней – с сайта irk.ru](#)

В течение двух с половиной лет подготовки издания, историки, архивисты и представители промышленных предприятий собирали по крупицам документы для книги.

Для работы над проектом в Музее истории города Иркутска был создан историко-краеведческий совет, куда кроме сотрудников музея вошли архивисты Центра документации новейшей истории Государственного архива Иркутской области, сотрудники Иркутского городского краеведческого музея им. Н.Н. Муравьева-Амурского и редакции газеты «Восточно-Сибирская правда», а также специалисты предприятий города.



Карта г. Иркутска, с размещенными на ней промышленными предприятиями, госпиталями, органами государственной и партийной власти в 1941 – 1945 гг. с форзаца второго тома.

Ценные сведения и документы предоставили: подразделение по сохранению исторического наследия ВСЖД (главный хранитель фондов, кандидат исторических наук **Александр Викторович Хобта**), начальник службы корпоративных коммуникаций ВСЖД **Аркадий Анатольевич Петшик**, музей Иркутского завода тяжелого машиностроения им. В.В. Куйбышева, музей ИАПО, архив Иркутского релейного завода, архив ЗАО «Иркутский хлебозавод», архив Иркутского государственного медицинского университета, архив Противочумного института Роспотребнадзора, архив Иркутского военного госпиталя и др.

Научным редактором издания стал доктор исторических наук **Л.Д. Домешек**.

В сборнике приводятся фотогафии военных лет из архивов и газеты «Восточно-Сибирская правда», агитационные плакаты, карикатуры, афиши кинофильмов, фото музейных предметов и др.


Для проекта редакция газеты «Восточно-Сибирская правда» собирала воспоминания иркутян и личные фотографии.

В начале 1 тома дается краткий очерк изучения темы за 80 лет «Иркутск на фронте и в тылу», обзор основных трудов ученых-историков.

Несколько глав раскрывают деятельность органов власти – Исполнительного комитета Иркутского областного Совета депутатов трудящихся, его отделов и служб, Иркутского областного комитета ВКП(б), Иркутского областного комитета ВЛКСМ.

Впервые освещена работа в годы войны судов, прокуратуры, в том числе военной прокуратуры ВСЖД, шире дана информация о деятелях милиции и пожарной охраны Иркутска.

42
Иркутск – город трудовой доблести. Том 1
43



Реклама из газеты ВКП № 1 от 01.01.1941 г.

справочно-информационная контора за три месяца 1941 г. дала 9 тыс. устных и 2 тыс. телефонных справок. В Иркутске готовились принять присяжающих на гастроли артистов Большого театра из Москвы. Газета «Восточно-Сибирская правда» писала: «В первые числа июля в Иркутске приезжали артисты советского Государственного оркестра Большого театра Союза ССР. В составе его солисты: заслуженный артист РСФСР М. В. Бартола, заслуженный артист РСФСР В. Ф. Давыденко, В. Е. Давыдовский, В. М. Шевченко, Е. Т. Иванов, Е. Хайрмовский – концертмейстер. Для иркутского зрителя приход этой группы – явление исключительное. Артисты предлагают дать три концерта: в городе, в Доме культуры завода им. Сталина и в ДКА авиационщика. В программу концертов включены следующие спектакли из опер: «Пиковая дама», «Евгений Онегин», «Мазепка», «Рисовальщик», «Кармен», «Советский цирюльник», «Чю-Чю-ши».

Начало войны


22 июня 1941 г. в 10 часов утра дежурный по центральному телефону М. Н. Яковлев принял сообщение: «С рассветом регулярные войска германской армии атаковали наши пограничные части. Началась Великая Отечественная война советского народа против фашистской Германии. В первые же часы после объявления войны десанты иркутски обратились в военкоматы с просьбой об отправке их в действующую армию. Только за первые три месяца войны с завода им. Куйбышева в Красную Армию ушло 520 человек.

«Их крепкая кулакная хватка, За родимый край горой Встанем мы, Другая с Байкалом, В первозданной братской строй... Нам не надо, Мы с Байкалом»
Михайл Рыбаков, «Мы с Байкалом»


В первые дни войны стены горно-металлургического института покинули около 400 преподавателей, служащих и студентов. Многие ушли на фронт добровольцами. Большинство из успешных прошли

Начало войны

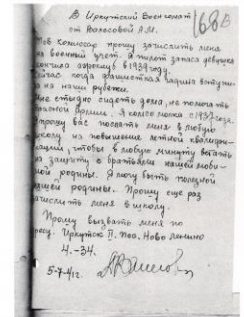
хорошую школу военного обучения. К 1940 г. в институте было подготовлено 192 пулеметчика ДП (Детгтера пехотный пулемет), 66 пулеметчиков станкового пулемета «Максим», 73 мотоинженера, 118 артиллеристов, 21 радист-аэротелеграфист, 22 моториста-электрика, 147 парашютистов I и II ст., 33 Ворошиловских стрелка I и II ст. и др. Первыми в области преподаватели, студенты и служащие на «личном» сдали нормы по коллективному зрению (ЦВЗО). В 1940-1941 учебном году в горном обучалось и работало 12 пилотов запаса и 150 парашютистов первой и второй ступени. По воспоминаниям выдающегося иркутского геолога П. М. Хренова (в 1941 г. студента горного института): «... в июне 1941 г. мы находились на производственной практике в Слюдянском районе. Узнав о начале войны, все студенты-практиканты выехали в Иркутск в срочном порядке. Нам определили в школу младших командиров и направили на Атабай, где формировалась новая пилотская часть. Однако в 1942 г. правительство приняло решение вернуть студентов старших курсов для окончания учебного процесса, и я вернулся в горный институт». 3 июля 1941 г. добровольцами ушли на фронт 14 преподавателей и 106 студентов сельхозинститута во главе со своим директором И. Е. Макаровым. В июне – 38 студентов и преподавателей финансово-экономического института и их директор В. М. Баранов. Вот письмо школьницы в военкомат, датированное пятым днем от начала войны: «Я ученица 9-го кл. 9-й средней школы. Заставшая речь В. М. Милонова о нападении нападении фашистской Германии на нашу Советский Союз, я, комсомолка Давыдова Виталия



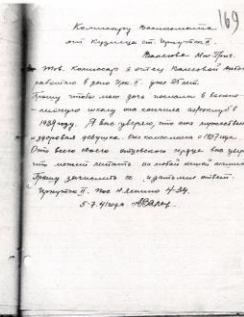
На станции «Ванкор». Фото предположительно июня 1941 г.



На перроне Иркутской водной станции



Заявления в Иркутский военный комиссариат отца и дочери Валеских. 5 июля 1941 г. Из фондов ГАИИНО





Зайков, А. М. Железнодорожник, будь начеку! Вылавливай и уничтожай шпионов и диверсантов! : [плакат] / художник А. М. Зайков ; отв. ред. Г. С. Окунев. – Москва : Трансжелдориздат, 1941. – 1 л. : хромолит : 51 x 64 см. – Электронная версия печатного издания. – URL: https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_008876075/ (дата обращения: 30.04.2026).

Иркутский государственный университет им. А. А. Жданова в 1941–1945 гг.

К началу Великой Отечественной войны Иркутский университет (создан 27 октября 1918 г.) становится мощным вузом, возмлавшим подготовку кадров для нужд стремительно растущей экономики Восточной Сибири. Он размещался в здании по адресу: ул. Вузовская (ныне ул. Мухоморова), № 20 (ныне – бульвар Гагарина, № 20, а в этом здании сегодня работает Институт математики и информационных технологий ИГУ. – *Прим. ред.*). Научная библиотека университета (директор А. Мальцев), имевшая около 800 тыс. единиц хранения, в 1939 г. переехала в здание «Белого дома» (по революции это была резиденция генерал-губернатора Восточной

Сибири. К задней части здания примыкало длинное одноэтажное вытнутое вдоль улицы Карла Маркса сооружение бывшей конюшни. Здесь располагались книгохранилище, которое среди студентов имело прозвище «казебаса». Его снесли в 1965 г.). За 1940 год библиотека выдала 578 книг, ее посетило 196 тыс. человек, в ней было записано 7 493 читателя. За год библиотека в среднем оформляла 10–12 тыс. библиографических справок.

В 1938 г. университет открывает свою аспирантуру и получает право на присуждение ученых степеней кандидатом наук. В 1939 г. ИГУ и ИИЭУ объединены в А. А. Жданова. В 1940 г. в университете был восстано-



Андрей Александрович Жданов (14/26.2.1896 – 31.8.1948 гг.) – революционер, советский партийный и государственный деятель. С 1934 г. – секретарь ЦК ВКП(б) и член оргбюро ЦК ВКП(б).



Здание Иркутского университета (ныне майдан ИГУ). Фото 1940-х годов

лен историко-филологический факультет и начала возрождаться гуманитарная научная школа вуза. В 1940/1941 учебном году в университете обучалось 894 студента и было 105 человек профессорско-преподавательского состава.

Иркутский госуниверситет с ноября 1935 по май 1945 г. возглавлял профессор, кандидат философских наук Николай Степанович Шевцов.

Секретарем партбюро (освобожденным) работал: – Василий Васильевич Перфильев (1908 г. р., член ВКП(б) с 1932 г.), 4 ноября 1941 г. решением бюро ОК ВКП(б) назначен вторым секретарем Кировского РК ВКП(б) г. Иркутска;

– с ноября 1941 г. секретарем партбюро ИГУ был избран Борис Васильевич Каштанов (1910 г. р., член ВКП(б) с апреля 1939 г.). Утвержден на бюро ГК ВКП(б) 8.11.1941 г. (до этого с 1940 г. работал завкафедрой ИГУ). Освобожден на бюро ГК ВКП(б) 24.12.1942 г. – 24.12.1942 г. на бюро ГК ВКП(б) секретарем парторганизации утвержден Николай Александрович Власов (1905 г. р., член ВКП(б) с 1940 г.), 27.7.1943 г. на бюро ГК ВКП(б) реконструирован зав. школьным отделом Иркутского ОК ВКП(б);

– 17.8.1943 г. на бюро ОК ВКП(б) секретарем партбюро была утверждена В. Т. Низова (Варвара Тихоновна Низова, 1911 г. р., член ВКП(б) с 1939 г., русская, образование высшее и аспирантура при



Студенты университета сдают нормы на звание «ГТО». 2-й ступень. На фоне: К. Шабова организует гимнастическое упражнение на разновысотных брусьях. Фото А. Чернышев.

кафедре основ марксизма-ленинизма в 1943 г., преподаватель основ марксизма-ленинизма в ИГУ, внештатный лектор ОК ВКП(б)).

Прессдавателем месткома работала А. В. Мальцев. Секретарем комитета ВЛКСМ – Г.М. Андринов, затем Е. М. Сельвинская (Евгений Михайлович Сельвинский, 1924 г. р., в 1941 г. окончил среднюю школу, поступил в ИГУ на физмат. Сталинский спешник). Член ВЛКСМ с 1939 г., член ВКП(б) с апреля 1944 г. С 1941 г. член комитета комсомола ИГУ, секретарь комитета комсомола ИГУ. С 11.1942 г. член пленума ГК ВЛКСМ; тов. Кривоусова. Прессдавателем студпарторгма работала В. Н. Стрелмов.

23 июня 1941 г. в университете состоялся многолюдный митинг. Выступили секретарь партбюро В. В. Перфильев, ректор, профессор Н. С. Шевцов, преподаватель Г. Л. Васильев, выпускник М. Рыбаков, студент В. Грудинин. Они выразили гнев и возмущение по поводу вероломного нападения фашистов. В решении митинга было записано: «Вместо о неслыханном, вероломном нападении немецких фашистов на нашу дорожку Мать-Родину напомним наши сердца чистыми жемчужинами невинности и фашистским разбойникам. Мы готовы в любую минуту выступить с оружием в руках на защиту своей любимой Родины. Как и весь многомиллионный советский народ, мы глубоко уверены, что враг будет разбит и Победа останется за нами».

3 июня собрание университетской партийной организации привлекло весь коллектив университета к усилению оборонной работы, к перестройке всей его деятельности в свете требований военного времени.

С началом войны многие преподаватели, выпускники, студенты и сотрудники вуза ушли добровольцами на фронт. Согласно нуждам военного времени, были скорректированы учебные планы, а планы научно-исследовательских работ были направлены на решение военных задач. В связи с оккупацией врагом западных областей Советского Союза, была проведена эвакуация выдающихся ученых, часть из которых прибыл в Иркутск, включилась в преподавательскую и научную деятельность.

Среди них были: член-корреспондент АН СССР, астроном А. Я. Орлов (Александр Яковлевич

Иркутский горно-металлургический институт в 1941–1945 гг.

Сибирский горный институт (открыт 3 мая 1930 г. в Иркутске на основании решения Сибкрайисполкома. *Прим. ред.*) долгое время был единственной технической вузом на обширном пространстве от Томска до Владивостока. Институт был создан на базе реорганизованного Восточно-Сибирского индустриального техникума в Иркутске (ему было передано имущество и оборудование энергоделиения техникума ул. Красной Звезды, № 3 (учебная часть), ныне ул. Сухова-Батора – *Прим. ред.*). На момент создания в нем работало 3 факультета: горный (ул. Ленина, № 3), геологоразведочный и металлургический. Размещался институт в зданиях на улицах Красной Звезды, № 3 и Ленина, № 3 (нынешний центральный корпус), в котором ранее размещался банк АО «Союззолото» – *Прим. ред.*). В небольшом здании (на месте которого сегодня находится гостиница «Алтай» – *Прим. ред.*), разместились дневное и вечернее отделение рабфака (Иркутский опорный рабфак или горный рабфак Наркоминмета – ул. Красной Звезды, № 2-22), который до 1936 г. был для института основным



Третий корпус, где с 1935 по 1960 гг. размещался главный учебно-производственный факультет. До 1925 г. в нем находилось горное училище (с 1920 г.), позже техникум (до 1930 г.), рабфак. Сейчас здание снесено и на этом месте – гостиница «Алтай»



Александр Павлович Сербровский (25 декабря 1884, Уфа – 10 февраля 1938, Москва) – инженер-механик, революционер, организатор промышленности.



Факультет Иркутского горно-металлургического института на ул. Ленина № 3 (до 1930 г. – банк АО «Союззолото», с 1960-х гг. – факультет ИГУ)

Общая площадь учебных помещений достигла 7 тыс. квадратных метров, на которых были размещены 25 общеинженерных и специальных кафедр, 24 лаборатории и 18 учебных кабинетов. Общий набор студентов составил немногим более 300 человек с учетом студентов, обучающихся по переменной в Иркутск специальности «Металлургия цветных металлов и обогащение руд» Томского технологического института.

Институт отличался ростом парторганизации, и уже в октябре 1930 г. было избрано партбюро, а в декабре 1931 г. – партийный комитет.

Студенты вуза, желающие заниматься наукой, были объединены в научно-студенческие кружки. Они успешно выступали с докладами на конференциях и семинарах. В те годы студентами были в основном практики, партийцы и комсомольские лидеры, которые не только учились, и помогли в решении многих проблем, с которыми сталкивался молодой вуз.

Но наиболее ценным приобретением для вуза стали ценнейшие выделенные средства на разви-



Ученые горно-металлургического института за обсуждением новых научных разработок. Фото из фондов ИРИИГУ

поставкам студентов. До июля 1937 г. в институте работали учебно-производственные мастерские. В первые годы своей деятельности институт носил имя А. П. Сербровского.

В 1938 г. в институте были созданы на базе реорганизованного Восточно-Сибирского индустриального техникума в Иркутске (ему было передано имущество и оборудование энергоделиения техникума ул. Красной Звезды, № 3 (учебная часть), ныне ул. Сухова-Батора – *Прим. ред.*). На момент создания в нем работало 3 факультета: горный (ул. Ленина, № 3), геологоразведочный и металлургический. Размещался институт в зданиях на улицах Красной Звезды, № 3 и Ленина, № 3 (нынешний центральный корпус), в котором ранее размещался банк АО «Союззолото» – *Прим. ред.*). В небольшом здании (на месте которого сегодня находится гостиница «Алтай» – *Прим. ред.*), разместились дневное и вечернее отделение рабфака (Иркутский опорный рабфак или горный рабфак Наркоминмета – ул. Красной Звезды, № 2-22), который до 1936 г. был для института основным

поставкам студентов. До июля 1937 г. в институте работали учебно-производственные мастерские. В первые годы своей деятельности институт носил имя А. П. Сербровского.

В 1938 г. в институте были созданы на базе реорганизованного Восточно-Сибирского индустриального техникума в Иркутске (ему было передано имущество и оборудование энергоделиения техникума ул. Красной Звезды, № 3 (учебная часть), ныне ул. Сухова-Батора – *Прим. ред.*). На момент создания в нем работало 3 факультета: горный (ул. Ленина, № 3), геологоразведочный и металлургический. Размещался институт в зданиях на улицах Красной Звезды, № 3 и Ленина, № 3 (нынешний центральный корпус), в котором ранее размещался банк АО «Союззолото» – *Прим. ред.*). В небольшом здании (на месте которого сегодня находится гостиница «Алтай» – *Прим. ред.*), разместились дневное и вечернее отделение рабфака (Иркутский опорный рабфак или горный рабфак Наркоминмета – ул. Красной Звезды, № 2-22), который до 1936 г. был для института основным

ти науки. Благодаря этому к 1938 г. были защищены 5 кандидатских диссертаций (Г. П. Славин, В. Н. Данилов, Л. И. Шамаевский, М. К. Косагин, М. М. Ошинов), а в 1940 г. – 7 (среди них: В. А. Оглоздов, М. М. Лавров, В. Г. Палеянова, С. Ф. Фонарев, И. И. Скубево). Выделенные средства способствовали тому, что научные работники института стали активно помогать и консультировать проекты многих промышленных предприятий, трестов и управлений Западной и Восточной Сибири.

Тематика научных работ нашла широкое применение в промышленности. За организацию учебного процесса горный институт занял первое место среди вузов НКВД (Наркомата цветной металлургии) по производственным показателям в 1939/40 учебном году. В 1938 г. вуз стал называться горно-металлургическим (Иркутский горно-металлургический институт НКВД Союза ССР). Библиотека института насчитывала более 160 000 томов. В 1939/1940 учебных годах контингент студентов достиг 730 человек, учебный процесс велся 83 студентами.

С первых дней существования вуза столкнулся с проблемой жилья. Ее попытались решить собственными силами и за 3 месяца, сформировав бригады из студентов и препода-



Реклама из газеты ВСП № 91 от 20.4.1937 г.

вателей, построили 6 барраков насаженного типа на Привокзальной площади (ныне ул. 4-я Советская), в которых смогли разместить до 400 человек (остатки эти общежития использовались студентами института вплоть до 1960-х гг. – времени переезда института в студгородок – *Прим. ред.*).

Находясь в центре города, институт активно участвовал в жизни Иркутска. Во время угрозы наводнений студенты и преподаватели соорудили ледяные дамбы и эвакуировали жителей из зоны затопления.

Студенты активно участвовали в строительстве завода им. В. В. Куйбышева, реконструкции центральной электростанции, в проведении субботников и воскресников на объектах города.

Ежегодно студенты горно выезжали на летнюю производственную практику. Так, летом 1940 г. 21 студент третьего курса выехал на Диряуские залежные рудники, 32 – на Бабьинские (Читинская область) и Риддерские (Алтайской край) рудники. Они знакомились с добычей полиметаллических руд, организацией и механизацией производства, подземными работами. Студенты четвертого курса горной специальности проводили вторую производственную практику на Уральских и Криворожских металлургических заводах как дуберы руководящих специалистов рудников. Студенты третьего и четвертого курсов работали в поисковых и разведочных партиях по Иркутской области, Алтайскому краю, в Саянах, на Урале, в Красноярском крае. На обогащенных и золотоплавильных фабриках Урала и Сибири

Также в 1 томе представлены подробные главы о работе вузов - Иркутского государственного университета им. А. А. Жданова, Иркутского горно-металлургического, финансово-экономического и педагогического и медицинского институтов.

В самые первые дни войны студенты и преподаватели пришли в вузы. Там же прошли первые митинги, участники которых обратились в военкоматы с просьбой направить их в действующую армию.

Новые учебные планы сокращали сроки обучения в вузах с 5 до 3,5 лет и с 4 до 3 лет.

Военные трудности помогли создавать принципиально новые формы обучения в высшей школе. Так, значительно уменьшилось количество студентов приходилось совмещать учебу в вузе с постоянной работой на производстве, главным образом на оборонных предприятиях. Обучение тесно и непосредственно связывалось с производственной практикой. Опыт дал положительные результаты и был использован в послевоенный период для поисков оптимальных путей развития высшего образования в стране.

В самом начале войны в тылу была развернута сеть госпиталей. Иркутск стал одним из важных медицинских центров по лечению и скорейшей реабилитации раненых бойцов Красной Армии. В книге описана работа эвакуационных госпиталей в лечение. Текст дополнен трогательными воспоминаниями медсестер и врачей, фотографиями. Также приводится список всех эвакогоспиталей, работавших в Иркутске в 1941-1945 гг. и первые послевоенные годы (с указанием местонахождения и специализации).



Завадский, В. Группа медсестер, успешно закончивших курсы при управлении Восточно-Сибирской железной дороге : фото / фотограф В. Завадский // Восточно-Сибирская правда. – 1942. – 21 янв. (№ 17). – С. 4. – URL: <https://i.irklib.ru/s/VOV/?GUID={BBBE5D29-5AB5-4AE9-B949-8A977963AFF5}> (дата обращения: 08.05.2026).

Иркутск имел мощные культурные традиции, которые в военное время еще более окрепли и усилились. Война поставила перед иркутскими творческими работниками сложные задачи по отражению героики фронта и тыла, ознакомлению зрителей и читателей с лучшими образцами классической драматургии, с пьесами, картинами, книгами о славном прошлом русского народа.

В городе работали различные учреждения культуры и искусства – Иркутский областной драматический театр, Иркутский театр музыкальной комедии, Иркутский театр юного зрителя, Иркутский областной театр кукол, а также областные краеведческий и художественный музеи, Иркутская писательская организация, Дом народного творчества и студия кинохроники.



Помните, иркутяне:
В фонд обороны вклад —
Ливнем снарядов грянет,
Отбросит врага назад!
Сольются рубли в миллионы
Могуществом наших сил,
Вкладом в фонд обороны —
Фронту поможет тыл!

В фонд обороны страны : плакат // Восточно-Сибирская правда. — 1941. — 29 авг. (№ 204). — С. 2. — Электронная версия печатного издания. — URL: <https://i.irklib.ru/s/VOV/?GUID={CFBC783D-69E8-4A74-B5F0-32FD9EFD6D35}> (дата обращения: 06.05.2026).

Одна из глав первого тома свидетельствует о самоотверженной патриотической помощи иркутян фронту. Так, кроме денег и золота, в Фонд обороны иркутяне отчисляли однодневный заработок, компенсации за неиспользованный отпуск, премии за изобретения, гонорары за статьи.

Комсомольцы завода им. Куйбышева первыми организовали 16 ноября 1941 года воскресник, заработок от которого был направлен на строительство военной техники.

Только на постройку второй танковой колонны «Иркутский комсомолец», состоявшей из 32 танков, молодежь и комсомольцы города собрали 12 миллионов рублей.

Также на средства граждан были построены танковые колонны «Иркутский железнодорожник», «Иркутский колхозник», эскадрилья самолетов «Учитель», «Советский артист», «Байкальский рыбак».

Жители города сдавали теплые вещи, шили и вязали одежду, собирали посылки с подарками для бойцов. Каждый стремился внести свой вклад по мере возможностей и сил.

На строительство вооружения // Восточно-Сибирская правда. — 1944. — 6 авг. (№ 155). — С. 2. — Электронная версия печатного издания. — URL: <https://i.irklib.ru/s/VOV/?GUID={122505FA-5CD5-4FA7-8B96-ED565C110D0C}> (дата обращения: 06.05.2026).

НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВООРУЖЕНИЯ

В городах и селах нашей области, как и по всему Советскому Союзу, широкий размах получил сбор средств на строительство танковых колонн, боевых самолетов и другого вооружения для героической Красной Армии.

Вклад в дело обороны страны получил высокую оценку Верховного Главнокомандующего

В фонд обороны офицерский, сержантский, рядовой и волюнтерный состав спецчастей Иркутского гарнизона передал 450 тысяч рублей деньгами, 2450 тыс. руб. облигациями и 210 885 руб. компенсации за неиспользованный отпуск.

Работники рыбной промышленности области, воодушевленные новыми беспримерными подвигами на фронтах великой Отечественной войны, собрали на строительство подводной лодки «Иркутский рыбак» более 200 тысяч рублей деньгами и 231 030 руб. облигаций.

Учащиеся мужской средней школы № 9 г. Иркутска имени А. С. Пушкина, кроме денег, собрали 67 тонн черного металла и 1,5 тонны цветного металла. Больные эвакогоспиталь № 929 собрали 47 748 руб. деньгами и 79 500 руб. облигациями госзаймов. Всем этим коллективам товарищ Сталин выразил благодарность.

На строительство танков внесли свои сбережения и получили благодарственные телеграммы от товарища Сталина также личный состав школы авиамехаников, работники и больные эвакогоспиталя, где начальником т. Батаев, слушатели курсов усовершенствования медсестер Забайкальского фронта, коллектив работников и больных эвакогоспиталя № 932, студенты, учащиеся и преподаватели г. Тулуна, работники Иркутского радиоцентра, работники Иркутской нефтебазы, 2-го отдела военизированной охраны речного флота и многие другие.

Промышленные предприятия Иркутска в годы Великой Отечественной войны

На 1 января 1941 г. в городе работало 42 предприятия промышленности республиканского, областного и городского подчинения. Выпуск валовой продукции в 1940 г. был фактически выполнен и вырос (по сравнению с 1939 г.) до 139 432,7 тыс. руб., или на 6,9 %. Однако большинство предприятий в 1940 г. работало ниже своих возможностей и планов не выполняло. Только 14 предприятий перевыполнили планы от 1,1 % (трикотажная фабрика) до 26,5 % (мельзавод № 7) и до 72,9 % (Ленкуст хлебопечения).

Иркутская слюдяная фабрика 24 декабря 1940 г. выполнила установленный правительством план года на 100 %, дав государству продукции на 11 млн 695 тыс. руб. План по производительности труда был выполнен на 108 %. В результате снижения себестоимости, за 11 месяцев получено экономии 2 млн 300 тыс. рублей. Оставшись до нового года дни фабрика работала, перевыполнив план.

14 декабря 1940 г. годовой план выполнил коллектив завода им. Сталина.

Завод им. В. В. Куйбышева выполнил годовую программу только на 58 %.

Пищевая промышленность областного подчинения выполнила план на 109,98 %, дав рост к 1939 г.



Доска Почета ОК НКП(б) и облисполкома. Из газеты ВСП № 301 от 28.12.1940 г.



Фото из газеты ВСП № 71 от 26.03.1941 г. Стахановка мотористка А. Я. Третьякова и механик В. П. Жаков со швейной фабрики. Автор А. Белосильский

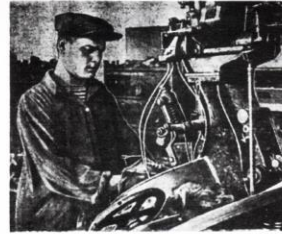
на 12,1 %. Но и в этом секторе промышленности из 7 предприятий не выполнили план на трех: макаронная фабрика — 94,2 %, хлебозавод № 1 — 86,2 %, дрожжевод — 95,8 %. Пивзавод перевыполнил план на 3,2 %, Ленкуст хлебопечения — на 72,9 %.

Неудовлетворительно работала в 1940 г. промышленность стройматериалов, которая выполнила план на 61,4% (Ленинградский завод — 84,1 %, Ново-Ленинский — 31,4 %, завод в Пшеничной пади — 45,1 %). Было недозаказано 5 230 тыс. штук кирпича. Качество продукции тоже было плохим — продукция 1-го сорта — 81,3 % (вместо 90 %). На заводах допускались пропуски, самовольные уходы с работы. Легкая промышленность выполнила план в 1940 г. на 88,7 % (меньше, чем в 1939 г. — на 7,7 %). Было недозаказано продукции на 2 502 тыс. руб. План выполнили только два предприятия: трикотажная фабрика на 101,1 % и швейное ателье мод (ул. Урицкого, № 4) на 155,8 %. Остальные 6 предприятий сработали неудовлетворительно: обувная фабрика выполнила план на 75,2 %, швейная — на 85 %, гимнастическая — на 86,7 %, кожанод — на 94,4 %, обувное ателье мод — на 81,1 %. На отстающих предприятиях проводилась слабая дисциплина труда и плохая его организация. Снижались количество стахановцев, росла себестоимость продукции и падало ее качество.

В первом квартале 1941 г. работа на промышленных предприятиях значительно улучшилась. 16 предприятий пищевой промышленности план выполнили на 115,7 %, промышленность стройматериалов (учитывая слюдзавод) — на 111,5 %, легкая про-



Фото из газеты «СМ» № 12 от 26.01.1941 г.



На станке мастер советского труда — облик Иркутской обувной фабрики в Тюлькинском районе. Выставка юбилей на 100 процентов. Фото А. Белосильского

Фото из газеты ВСП № 227 от 29.09.1940 г.

мышленность — на 106 %, местная промышленность (городская и областная) — на 104,8 %. Передовики стали спиртзавод (выполнивший план на 127,2 %), мискомбинат (на 141,8 %), слюдзавод (на 112 %), лесозавод торжмуправления (на 128,5 %), ДОЗ (на 179,4 %). На предприятиях Иркутска рабочие досрочно выполнили программу 6 месяцев. Прокатный цех завода им. В. В. Куйбышева производственную программу полугодия выполнил 20 июня. Впереди шла комсомольско-молодежная смена комсомольцев тов. Юдина. 6-месячную программу слюдзавода выполнила 14 июня. Комсомолка шальонщица К. Медведова свое полугодное задание выполнила еще 21 апреля, комсомолка шальонщица А. Тонких — 10 мая. Фабрика «Победа» полугодовой план выполнила 18 июня, бригада Н. Козина дала 2,5 нормы плана. Коллектив дрожжевод уже 18 июня выполнил полугодовой план и в 20-е дни июня работал в счет нового полугодия. Стахановские методы работы показала молодежная бригада помощника мастера комсомоль-



Тов. Кривошова, стахановка-самозащита, работает на станке, завод трикотажной фабрики в лет. время выполняет от 130 до 170 процентов, дает высочайшее качество продукции. На снимке: тов. Кривошова и тов. Козырева. Фото А. Пальчишкина

Фото из газеты ВСП № 54 от 06.03.1941 г.

тов. Миронова. Его бригада с апреля держала переходящее Красное знамя завода. Лучшие артисты «Обкомхозинтеза», «Сибиряк», «Иркутский», «Труд нивалда», «Труд», «Разнопром», «Труд слесарь» заключили полугодовой план к 20 июня с производительностью в 104-125 %.

Согласно решению Госплана, принятому по народно-хозяйственному плану области, объем продукции государственной промышленности должен был в 1941 г. вырасти на 12-15 %. В 1941 г. наикомплотней должна была быть закончена реконструкция ЦЭС им. С. М. Кирова, запущены в строй ТЭЦ завода им. В. В. Куйбышева и мясокомбината. При объединении этих трех станций в единую систему Иркутск наконец мог освоиться от энергетического «голода». Активно велось строительство шиноремонтного завода и хлопкопрядильной фабрики в Ленинском районе, мощность фабрики была рассчитана на выработку 247 т пряжи и 21 т ваты в год. Завод № 125 им. Сталина, получивший заказ на изготовление самолета Пе-2, к Новому году должен был выпустить порядка 100 новых машин. Была намечена большая программа по дальнейшей разведке и установлению запасов железных руд, на что ассигновалось 3,5 млн руб. Большие ассигнования были намечены на разведку и поиски нефти, слюды и строительных материалов. Объем продукции кооперативной промышленности должен был возрасти в 1941 г. по сравнению с 1940 г. на 129 % и по районной промышленности — на 228 %. На развитие этих отраслей промышленности ассигновалось свыше 21,5 млн руб. Наряду с увеличением количественного выпуска продукции, проводилась огромная работа по улучшению ее качества, расширению ассортимента и снижению себестоимости.

Главными объектами городского строительного треста (ул. Ленина, № 1) стали институт иностранных языков (строившийся на углу ул. Ленина и Чакалова) и завершение строительства Дома Советов (площадь им. Кирова). В планах было начало строительства инфекционного корпуса детской больницы. Другой не менее важной задачей треста являлась активная замена дефицитных заводских строительных материалов местными. План работ «Горстройтреста» на 1941 г. был утвержден в сумме 5 млн 60 тыс. руб., из этой суммы ассигнования на новое строительство составляли 1 млн 800 тыс. руб.

Однако война сместила все планы.

На предприятиях с первых дней войны встали задачи организации производства в изменившихся условиях и выпуска новых видов продукции. Потуг «Все для фронта, все для победы!» стал главным для всех жителей Советского Союза на долгие 4 года войны. Всем руководителям предстояло решить несколько проблем. Во-первых, кадровый вопрос. Большинство мужчин в первые месяцы войны были призваны на службу в РККА и ВМФ. Предприятия потеряли главную производительную силу, наиболее подготовленные и обученные кадры. Пришедших им на смену женщины и молодежь нужно было обучить профессиям, сплотить в коллектив, готовый к выполнению производственных планов в условиях, не всегда благоприятствующих для этого. Работникам было

Второй том показывает героическую трудовую деятельность промышленных предприятий в сложных условиях военного времени — Иркутского завода тяжелого машиностроения им. В.В. Куйбышева, авиаремонтных мастерских Гражданского воздушного флота, Иркутской слюдяной фабрики, иркутских трикотажной и швейной фабрик, Иркутской чаепрессовочной фабрики, Иркутского хлебозавода, Ново-Ленинского кирпичного завода и многих других.

Также во 2 томе есть главы, посвященные работе Восточно-Сибирской железной дороги в годы Великой Отечественной войны (с. 287-308) и подготовке кадров в Иркутской школе военных техников железнодорожного транспорта (с. 311-315).

Во вступительной статье, обращенной к читателям, составители сборника делают выводы, что *«анализ документов иркутских и московских архивов, научные консультации с российскими и монгольскими учёными и специалистами, изучение вновь опубликованным материалов позволяет сегодня говорить нам об Иркутске не только, как это было ранее, как о городе административном, промышленном, медицинском, научном и культурном центре. На первый план выходит **Иркутск как важнейший логистический центр на востоке страны времен Великой Отечественной войны**».*



Воины-сибиряки едут на фронт

Том 2. С. 292.

Историки выделяют следующие приоритетные направления транспортной военно-логистической системы города в период Великой Отечественной войны:

- организация и проведение в течение всей войны непрерывной транспортировки войск с Дальнего Востока и Забайкальского фронта силами Восточно-Сибирской железной дороги на Запад;
- проведение своевременной и качественной мобилизации сил и средств Иркутской области и их перевозка силами железнодорожного, речного, автомобильного, гужевого транспорта;
- прием эвакуированных предприятий, их сотрудников с семьями, размещение и организация производственного процесса;

- качественное обучение и грамотная переброска воинских подразделений и специалистов в части Забайкальского фронта и в Монголию;
- проведение необходимой работы партийными, советскими и хозяйственными органами Иркутской области совместно с Восточно-Сибирским управлением гражданского воздушного флота по созданию и поддержанию в рабочем состоянии трассы Аляска-Сибирь;
- эвакуация в Иркутск раненых и больных бойцов Красной Армии, размещение их в созданных эвакогоспиталях, лечение и транспортировка излечившихся бойцов на фронт, а демобилизованных – к местам постоянного проживания;
- транспортировка грузов Тихоокеанского лэнд-лиза и организация базы по их первичной переработке и хранению;
- организация и проведение транспортировки грузов, продовольствия и полезных ископаемых из Монголии и их переработка.



По Транссибу на фронт. Так поставлялись лэнд-лизовские американские танки в действующую Красную Армию

Восточно-Сибирская железная дорога в годы войны

По материалам второго тома книги, с. 287-308.

Составная часть Транссиба – Восточно-Сибирская железная дорога (ВСЖД) была выделена из частей Забайкальской и Томской железных дорог приказом Комиссариата Путей Сообщения (НКПС) от 3 марта 1934 г. Протяженность ВСЖД к 1941 г. включала путь от ст. Тайшет – на западе до ст. Петровский завод – на Востоке.

Управление ВСЖД располагалось в Иркутске по ул. Карла Маркса, д. 7. Рядом (ул. Карла Маркса, д. 5) располагалась редакция газеты «Восточно-Сибирский путь».

Начальником ВСЖД с 23 сентября 1937 до 24 апреля 1945 г. был **Михаил Петрович Сычев**, затем его сменил **Митрофан Акимович Нестеренко** (работал до 6 сентября 1951 г.).



Михаил Петрович Сычев
(Том 2. С. 287)

С началом Великой Отечественной войны на долю железнодорожников выпало немало вызовов и испытаний. Железная дорога служила для страны основной артерией, по которой на фронт бесперебойно поставлялась вся военная техника, боеприпасы, продовольствие, шли воинские эшелоны. Для женщин, детей и стариков она стала путем отступления с запада на восток. ВСЖД в годы войны считалась главной магистралью тыла.

С первых дней военных действий от железнодорожников требовалось главное: обеспечить быструю и бесперебойную, ежедневную доставку к фронту огромного количества войск, боевой техники, вооружения. Нужно было вывезти в Сибирь эвакуированные фабрики и заводы с тысячами рабочих и служащих и их семей, доставить с фронта на лечение в госпитали раненых бойцов и командиров РККА.

История не знала еще примеров бесперебойных перевозок в столь тяжелейших условиях и в таких объемах. Переброска войск, техники и боеприпасов для железнодорожников была в числе задач и до начала войны. Однако в условиях военной поры эта задача казалась почти неразрешимой. Начиная с первых дней войны, фашистская авиация сумела нанести серьезный урон железным дорогам, пытаясь парализовать снабжение советских войск и городов. Так в период с июня по декабрь 1941 года фашисты совершили 6939 авианалетов на железнодорожные объекты, сбросили 46 тысяч авиабомб.

НАШИ БОЕВЫЕ ЗАДАЧИ

В ГРОЗНУЮ минуту войны, когда вооруженный до зубов враг напал на нашу родину, пропугавшая молниеносная речью «волки и змея» злорадства и злобы Сталина. Она задала перед железнодорожниками, по-настоящему идя на смертельную битву за родину, за честь, за свободу.

Маленькая армия работников железнодорожного транспорта во главе с любимым Наркомом **Л. М. Кагановичем**, выходящая своей долей на фронт, состоит с бойцами, пушками, пулеметами, сварщиками, горючим.

Наша страна требует сейчас от железнодорожного транспорта для обеспечения малочисленной Красной Армии значительно большего напряжения, чем в мирное время. О размерах загрузки железных дорог в условиях войны тов. Ворошилов так сказал: «Самые минимальные подсчеты говорят, что в случае войны на транспорт ложится дополнительная нагрузка в 2—3 раза по сравнению с мирным временем, а на районы, привлекаемые к фронту, в 8—9—10 раз».

Железнодорожный транспорт во время войны приобретает исключительное значение. Пилота армия не сможет разогнать врага, если транспорт своевременно не доставит на фронт вооружение, боеприпасы, горючее для танков и самолетов. Не без основания тов. Ворошилов назвал железнодорожный транспорт «рукой помощи Красной Армии». Она эти организует и завершат разгром врага победивших фашистских полков. Вместе с ними отстаивают родину, ее честь и свободу весь советский народ.

В дни войны железнодорожники Восточно-Сибирской дороги отдадут все свои силы на то, чтобы обеспечить четкую работу транспорта, чтобы работать сегодня лучше, чем вчера, а завтра лучше, чем сегодня.

Коллектив вагонного депо Иркутск-1 за дни войны повысил производительность труда более чем в полтора раза, а в подсобном цехе — больше чем в два. Используют внутренние ресурсы, вагонники автономия государствену 37 тыс. руб. Работники станции Иркутск-2 план грузовых работ значительно перевыполнили. По оценке НКПС коллектив станции занял первое место среди дорог Востока и Дальнего Востока.

Замечательно работает коллектив депо Тайшет. Средняя производительность труда здесь равна 224 процентам. На Улан-Удэнском отделеисии участвовала скорость пробега поездов за время войны увеличилась. Соответственно за это же время повысилась и техникоэкономическая. Соответствующим операциям сейчас проставляют на 7 часов меньше чем раньше.

Диспетчеры своей четкой работой за 20 дней войны сэкономили 73,928 вагонов, что в переводе на деньги составляет 243,483 руб. Аппаратно Улан-Удэнскому работникам дополнительно подписались на сумму 4408 руб., работники депо — на 4200 руб., коллектив строительной тресты «Востокстройтрест» — на 2700 руб. Рабочие цеха, построив депо Зима отремонтировали и подарили матери-родине паровоз и вагон.

Заметательную инициативу проявил вагонник депо Иркутск-1 и паровозник депо Нижнеудинск и Зима. Они внесли предложение организовать в выходные дни 3-го августа массовый субботник, посвященный Дню железнодорожника. Предложение это поддержали все работники Восточно-Сибирской. Заработанные деньги пойдут в фонд обороны страны.

Не отстают от своих мужей и братьев жены и сестры железнодорожников. Они также помогают копать победу под врагом. Сотни женщин приходят в депо, дистанции пути и связи и требуют обучить их железнодорожным профессиям, чтобы в случае необходимости заменить мужчин. Сотни женщин изучают санитарное дело.

Красная Армия и ее тыл — советский народ, полные ненависти к подлому врагу, объединившись вокруг партии Ленина—Сталина, поднимаются против злейшего врага человечества — немецкого фашизма, чтобы победить и стереть с лица земли это кровавое чудовище.

Каждый железнодорожник, работающий на линии, является бойцом. Его священной обязанностью является самоотверженная борьба за четкое выполнение железнодорожником своей работы. Чем скорее и больше транспорт доставит на фронт поездов, тем ближе победа. Заполнение вагонов является дисциплиной. Поэтому железный дисциплина, нужна железная дисциплина. При любых условиях, в любой обстановке должны безукоснительно выполняться все производственные задания, приказы НКПС, графика, план погрузки и выгрузки.

Борьба с благодушием, беспечностью, настроением мирного строительства, железнодорожники должны работать по-боевому, по-военному, действовать также самоотверженно, как действуют бойцы Красной Армии на фронте.

Тысячи железнодорожников в районах, прилегающих к фронту, под обстрелом вражеских самолетов безостановочно продвигают составы поездов, обеспечивая Красную Армию. По этому героюм должен равняться каждый железнодорожник Восточно-Сибирской магистрали.

Враг коварен. Он знает, что советский тыл является нерушимой опорой фронта, питающей нашу родину Красную Армию всеми средствами борьбы. Используют все свои коварные методы, фашистские диверсанты пытаются пролезть в наш тыл, на наши фабрики и заводы, железные дороги и там путем диверсий и шпионажа посеять панику, расстроить снабжение Красной Армии, подвигать волю советских людей в борьбе за свою честь и свободу.

Острее оружие в борьбе с коварным врагом — революционная бдительность. Поэтому бдительность железнодорожников должна быть особенно высока. Надо так организовать охрану наших объектов, чтобы враг по мог проникнуть к нам как бы он ни маскировался.

Фашисты интересуются где и какая продукция у нас выработывается, что и в каких направлениях перевозится, сколько и каких поездов формируется и отправляется по железнодорожной сети. Такие сведения, попавшие в руки врага, могут причинить непоправимый вред нашей родине. Хранить государственную и военную тайны — священная обязанность каждого железнодорожника.

Великая Отечественная война советского народа требует максимальной экономии всех ресурсов нашей страны. Долг каждого транспортника соблюдать самую жесткую экономию. Каждый сэкономленный килограмм металла будет лишним ударом по врагу. Сбереженный уголь позволит доставить на фронт не один десяток лишних поездов с оружием, снарядами и продовольствием.

Командиры производства, партийные работники должны возглавить мощный производственный подъем железнодорожников и организационно его закрепить. Работники политотдела отселений, оказывая помощь командирам в организации стихийной работы на предприятиях, должны последовательно вести партийно-массовую работу с каждым железнодорожником и членами его семьи.

Защита родины — священный долг советских людей. Этому и должны быть посвящены все средства партийной агитации. Обеспечивая транспорт, чтобы политическая работа велась непрерывно круглые сутки и главным образом с работниками, связанными с движением поездов.

В связи с перестройкой агитационной работы, должна быть перестроена и деятельность партийных центров. Надо превратить их в боевые центры агитационной работы — агитпушки. Надо сблизить их с военной литературой, плакатами, листовками, инструкциями по противопожарной и противовоздушной обороне.

Объединяя свои силы, свою волю, свое мужество, свою преданность матери-родине, сплотившись вокруг коммунистической партии и Государственного Комитета Обороны, железнодорожники Восточно-Сибирской магистрали своей речью Красной Армии разгонят фашистских разбойников.

Для успешного решения поставленных задач советским железнодорожникам удалось перестроить на военный лад весь сложнейший железнодорожный комплекс. Приказом Народного Комиссариата путей сообщения (НКПС) 22 июня 1941 г. был введен особый военный график. Он предусматривал продвижение в первую очередь воинских эшелонов и грузов, связанных с мобилизационными перевозками. В короткий срок из Забайкалья и Дальнего Востока на запад были перебросены десятки воинских соединений.

Перестройка работы отрасли включала в себя и задачи эвакуации. Вместе с промышленным и сельскохозяйственным оборудованием из прифронтной зоны вывозилось транспортное хозяйство магистралей, оборудование заводов и предприятий.

На долю железнодорожных магистралей в первый период войны выпала поистине беспрецедентная нагрузка по перебазированию производительных сил страны из районов, которым угрожала оккупация, на восток. Только с июля по ноябрь 1941 г. в восточные районы перебазировались 1532 крупных предприятий.

На крупных железнодорожных станциях создавались специальные базы для разгрузки и хранения оборудования, эвакуированного из прифронтной полосы, пункты горячего питания для эвакуированных граждан, медицинские пункты, санпропускники, усиленные пункты милиции и т.д.

В число основных пунктов разгрузки вошел Иркутск, став фактически конечным восточным центром перевозок.



Дувинский, М. 9-го февраля из Иркутска отправился на фронт эшелон с подарками от трудящихся нашей области : погрузка подарков в вагон (1) : эшелон с подарками перед отправкой (2) : фото / фотограф М. Дувинский // Восточно-Сибирская правда. – 1942. – № 13 февр. (№37). – С. 4. – Электронная версия печатного издания. – URL: <https://i.irklib.ru/s/VOV/?GUID={7C8986B0-DDA0-4C48-9CE3-5474D1CA007C}> (дата обращения: 07.05.2026).

БРАТЬЯ



В депо работал их отец, в депо пришли работать и трое братьев— Андрей, Николай и Григорий. Старший Андрей уже отпраздновал двадцатипятилетний юбилей своей трудовой деятельности. За ним прочно установилась слава рационализатора. Десятки его предложений сэкономили государству сотни тысяч рублей.

В дни войны Андрей Павлович неустанно работает над усовершенствованием техники. Он один из тех людей, которые никогда не останавливаются на достигнутом. 8 июля по его предложению были установлены на паровозах успокоительные колонки для нульсирующих манометров. Это сэкономит государству около 6 тысяч рублей в год, освободит несколько человек ремонтеров.

Премии за два последних рационализаторских предложения Андрей Павлович передал в фонд обороны. Сейчас он составляет уплотненный график работ, отвечающий требованиям военного времени и напряженно работает над крупным рационализаторским предложением.

Андрей Павлович — бригадир комплексной бригады промышленного цеха. Его бригада выполняет больше полуторных норм в смену.

Долгое время работал мастером автоматного цеха второй брат Григорий Павлович. Цех все время был краснознаменным. Недавно мастер выдвинут на работу заместителя начальника восстановительного поезда. С новой должностью он справляется прекрасно.

Николай Павлович — бригадир в механическом цехе. Его бригада дает производительность труда не ниже 180 процентов.

Так, братья-патриоты Мирошниченко работают в дни отечественной войны.

На снимке (слева направо): Николай Павлович, бригадир механического цеха, Григорий Павлович, начальник восстановительного поезда, Андрей Павлович — бригадир комплексной бригады цеха № 2.
Фото А. Хмелевой.

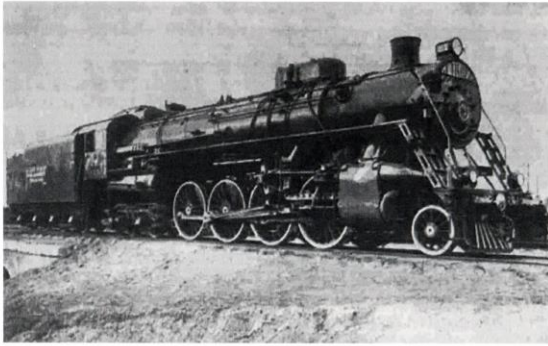
Для быстрого продвижения эвакоэшелонов железнодорожники широко использовали **технические новшества, изобретательство и рационализаторство, применяли передовые методы труда:**

- скоростное формирование поездов,
- безотцепочный ремонт вагонов,
- вождение тяжеловесных составов,
- отправление сдвоенных поездов.

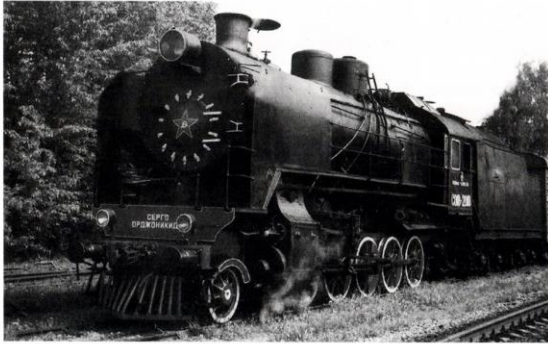
С целью пропускной способности некоторых участков железных дорог осенью 1941 г. была введена «живая блокировка» — через каждые 800-900 м на перегонах стояли сигналисты и по их сигналам шли поезда.

Изменились графики паравозных бригад. Если до войны паровозная бригада обычно водила эшелоны на определенном участке (плече), то в военное время к составу прикреплялся «турный» вагон для локомотивной бригады, и она вела поезда до места назначения.

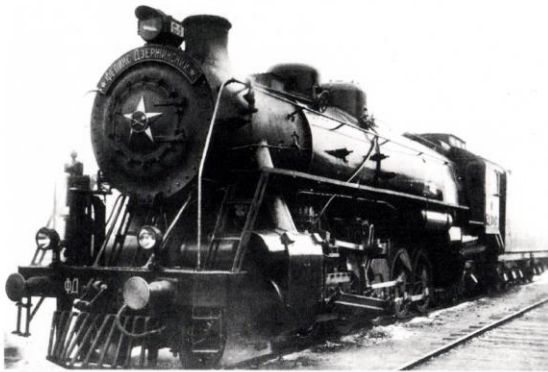
Машинисты водили эшелоны за тысячи километров, месяцами не возвращаясь домой. Стал практиковаться пуск спаренных и сдвоенных поездов, возросли скорости движения. Каждые 20 минут требовалось пропускать поезда с грузом и людьми. Средняя суточная скорость с 700 км в июле 1941 г. увеличилась к последней декаде октября того же года до 850 км.



Паровоз типа 1-4-2. Новому паровозу была присвоена серия ИС – Иосиф Сталин. Выпускался с 1932 по 1942 г.



Паровоз типа 1-5-0. Серии паровозов было присвоено название СО – Серго Орджоникидзе. Выпускался с 1934 по 1951 г.



Паровоз типа 1-5-1. Серии паровозов было присвоено название ФД – Феликс Дзержинский. Выпускался с 1931 по 1942 г. В Иркутск паровозы этой серии стали поступать в октябре 1938 г.

При доставке грузов на запад железнодорожники проявляли огромную ответственность и мужество. Так во время движения тяжелого поезда в паровозную топку вместе с углем попала порода, что грозило не только снижением скорости, но и поломкой паровоза. Не останавливая поезда, машинист **В. Ильин** и помощник **В. Отеев** разгребли огонь и, по очереди влезая в раскаленную топку, очистили колосники, за что были отмечены в приказе начальника дороги.

Формирование военно-эксплуатационных отделений (**ВЭО**), паровозных колонн особого резерва (**ОРКП**), управления военно-восстановительных работ (**УВВР-8**), шести поездов по ремонту подвижного состава (**ПОДРЕМЫ**), а также несколько паровозных колонн резерва Государственного Комитета Обороны стало специфической формой фронтовой работы железнодорожников в годы Великой Отечественной войны.

Первые **ОРКП** стали формироваться с весны 1942 г. Они состояли из эвакуированных с западных дорог СССР железнодорожников. При подготовке крупных боевых операций особая роль падала на паровозные колонны. В их задачи входило: освобождение железнодорожных линий от поврежденных вагонов и паровозов, переброска сил, техники, продовольствия, медикаментов в прифронтовой полосе.

Зимой 1942-1943 гг. было сформировано 8 колонн, среди которых была одна с **ВСЖД**. В колонне было порядка 35 паровозов серии Эт и более 40 теплушек, личный состав колонны насчитывал 430-450 человек.

Что касается военно-эксплуатационных отделений (**ВЭО**), то они представляли собой подвижные средства управления эксплуатацией железных дорог. Они имели в своем составе железнодорожников всех специальностей. Располагая паровозными колоннами, вагоноремонтными поездами, эти формирования обеспечивали перевозки на линиях, примыкающих к фронтам, немедленно восстанавливали разрушенные объекты.

УВВР-8 обеспечивало железнодорожными коммуникациями Сталинградский, Донской, Южный, 3-й и 4-й Украинские фронты.



Медельский, А. И. Повысим производительность труда! Устроим разгром немецких захватчиков! : [плакат] / художник А. И. Медельский ; редактор В. И. Пилявский. — Ленинград : Искусство, 1944. — 1 лист : цветная литография ; 61x41,5 см. — Электронная копия печатного издания. — URL: <https://www.prlib.ru/item/358054> (дата обращения: 05.05.2026).

Только после принятия постановления Государственного комитета обороны СССР от 18 мая 1942 г. мобилизация в Красную Армию работников железнодорожного транспорта была прекращена. Работа на железных дорогах приравнивалась к службе в действующей армии, т.к. требовала не меньшей отдачи сил и самоотверженной работы.

Срывцева, З. Люди дистанции связи / З. Срывцева // Восточно-Сибирская правда. — 1941. — 3 авг. (№ 182). — С. 3. — Электронная версия печатного издания. — URL: <https://i.irklib.ru/s/VOV/?GUID=C72336D7-526E-455B-97D0-2BF54053268> (дата обращения: 06.05.2026).



Станцион-комсомолец дежурный по станции Иркутск-1 тов. И. К. Малдрик отлично справляется со своей работой. На снимке: тов. И. К. Малдрик за блок-аппаратом. Фото А. Хмелевой.

Люди дистанции связи

Сложна и ответственна работа связистов железнодорожного транспорта. Электромеханики и монтеры, телеграфисты и телефонисты — все они должны обеспечить точную, бесперебойную работу сложных приборов сигнализации, централизации и связи. При помощи их осуществляется мгновенная связь железнодорожных станций, которые разделяют десятки, сотни и даже тысячи километров тайги и степей.

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КУЛЬТУРА

Линейно-аппаратный зал 3-й дистанции связи Восточно-Сибирской железной дороги считается лучшим местом. Он безотказно обеспечивает телефонную связь между отдаленными станциями Сибирской магистрали провинцием Москва — Хабаровск. Электромеханики И. Н. Калининченко, Ф. Ф. Рудин и их товарищи обладают высокой квалификацией, а главное — производственной культурой. Она выражается в повседневной заботе о многочисленной сложной аппаратуре: ее постоянном профилактическом осмотре и ремонте, в бережливом и добросовестном использовании каждой детали; в систематическом ведении технических записей.

ЛУЧШИМИ МЕТОДАМИ

Не знает аварий и брака и коллектив механической централизации станции Черемхово. Успех полностью сопутствует старшему электромеханику П. И. Шапошникову, электромеханику К. Д. Гордееву, В. Т. Чинину и всему коллективу потому, что работает он лучшими методами. Приборы здесь всегда в отличном состоянии. В свободное от дежурства время связисты производят профилактические мероприятия по текущему ремонту, а если надо — и среднему ремонту приборов.

ТОЧНО ПО ГРАФИКУ.

Отлично выполняют свое ответственное дело линейные электромеханики И. Н. Сокуров — со станции Ангары, И. Я. Пыльников — со станции Новошлях, А. Е. Яковлев — со станции Тельма. В зимние морозы, под дождем, в жару — каждый из них шаг за шагом осматривает свои участки линии. Работа по плану, правильное и четкое выполнение графика работ по эксплуатационному обслуживанию окончатка — вот непреложный закон механиков-передовиков.

СИЛА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ.

40 лет стоит на трудовом посту начальник телеграфно-телефонной станции Иркутск-II М. С. Остапенко. Хотя государство его обеспечило пенсией, старик продолжает работать. Настоятельно борется он за улучшение телеграфной работы. Коллектив этой станции соревнуется с работниками других телеграфных и телефонных станций — узловых и линейных, которые обслуживают работники службой движения. Результат соревнования — отсутствие брака и ускорение обработки телеграмм по сравнению с 1940 годом в два раза.

ЧТО ОБЕСПЕЧИВАЕТ УСПЕХ.

Дистанция в целом не имеет случаев брака и нарушений трудовой дисциплины. Дружный, сработавшийся коллектив неустанно совершенствует производственную квалификацию каждого члена. Совершенство действий начальница дистанции А. В. Оксаринова, партиорганизации (секретарь П. А. Мосейчук) и местного профсоюзного комитета, обеспечивает чистую работу всех участков и поездов, хорошую постановку агитационно-массовой работы и оборонной учебы.

Полноценной, кипучей жизнью живет передовый коллектив.

З. СРЫВЦЕВА.



Миллионы женщин, готовясь к обороне страны, овладевают мужскими профессиями. Бывшая домашняя хозяйка Мария Федосеевна Солнцева овладела специальностью слесаря автоматчика. Сейчас она работает на участке безотцепочного ремонта Иркутск-II. На снимке: тов. Солнцева М. Ф. за работой. Фото А. Хмелевой.

Хмелева, А. Тов. Солнцева М. Ф. за работой / фото А. Хмелевой // Восточно-Сибирская правда. – 1941. – 3 авг. (№ 182). – С. 3. – Электронная версия печатного издания. – URL: <https://i.irklib.ru/s/VOV/?GUID={C72336D7-526E-455B-97D0-2BFE54053268}> (дата обращения: 06.05.2026).

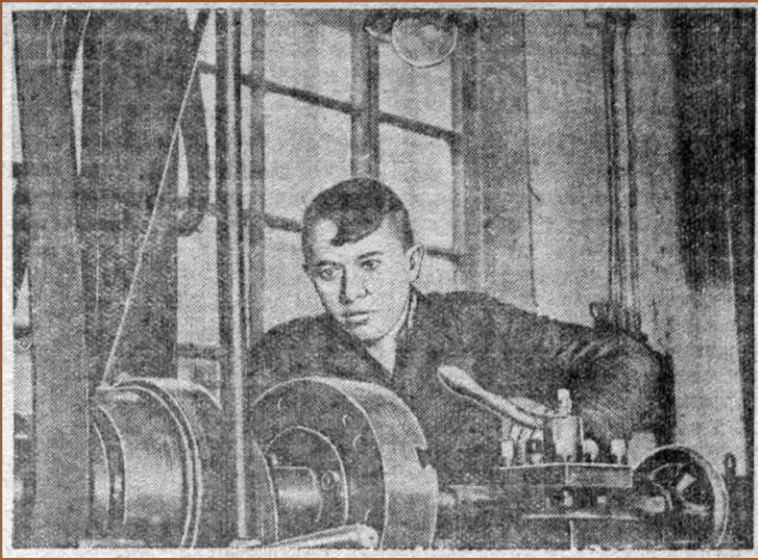
Миллионы женщин, готовясь к обороне страны, овладевают мужскими профессиями. Бывшая домашняя хозяйка Мария Федосеевна Солнцева овладела специальностью слесаря автоматчика. Сейчас она работает на участке безотцепочного ремонта Иркутск-II.

Возникла экстренная необходимость в пополнении кадрового состава. На ВСЖД, как и на других дорогах, развернулось массовое обучение железнодорожным профессиям женщин.

Была увеличена численность принимаемого на обучение в ремесленные и железнодорожные училища молодежного контингента.

После объявления о мобилизации, по своей инициативе, в депо по всей линии ВСЖД приходят работать на тяжелое производство сотни женщин, подростков, ветеранов дороги. Еще столько же идут приобретать рабочие специальности, осваивать вождение поездов, чтобы заменить ушедших на фронт. Так, машинист депо Иркутск II **Е. Сурмина** водила тяжелые поезда.

В депо были созданы рабочие группы по обучению токарному и слесарному делу, электросварке. Десятки женщин работали кочегарами и помощниками машинистов



Дружинин, В. А. Б. Иванкович – комсомолец-стахановец механического цеха 5-го вагонного участка Восточно-Сибирской железной дороги : фото / фотограф В. Дружинин // Восточно-Сибирская правда. – 1941. – 9 янв., (№ 7). – С. 3. – Электронная версия печатного издания. – URL: <https://i.irklib.ru/s/VOV/?GUID={37AE1D6F-4D3A-43C2-9C3C-1C0458AE33A7}> (дата обращения: 07.05.2026).

График работы на дороге был сверхнапряженным. Локомотивным бригадам приходилось по двое суток не сходить с паровозов. Среднесуточный пробег паровоза по дорогам Восточной Сибири достиг 850 км.

Зафиксированы случаи, когда машинисты Улан-Удэнского и Иркутского депо добивались пробега паровозов до 1000 км и больше.

В 1942 – 1943 гг. рабочий парк железных дорог региона резко сократился в связи с отправкой на фронт части паровозного парка дороги. Если за весь период 1941 г. железнодорожный транспорт получил 33 тыс. вагонов, то за 1942 г. в стране не было выпущено ни одного вагона. Все существующие вагоны проходили 2-3 стадии ремонта.

В условиях военного времени поставки оборудования, запасных частей, материалов и т.п. на предприятия промышленности и транспорта резко сократились. Необходимо было организовать самообеспечение с использованием внутренних ресурсов. И на паровозах и в депо развернулась борьба за экономию топлива, ремонтных материалов. Пришлось реставрировать и ремонтировать списанные на металлолом детали, заменять дорогостоящие материалы на дешевые (например, бронзу меняли на сталь и чугун).

На дорогах были организованы цеха, в которых освоено производство запасных частей и инструмента, налажено производство различных материальных ценностей. Создавались собственные литейные цеха, где переплавлялся металлолом.

НА 163 ПРОЦЕНТА

Коллектив путевого конторы Кругобайкальского участка Восточно-Сибирской железной дороги провел воскресник.

590 рабочих, служащих и их жены работали в этот день. В среднем каждый из них выполнил задание на 163 процента. 150 человек выполнили нормы на 229 процентов.

Особенно хорошо работала бригада тт. Иванчилова и Беспалова. Они дали по 264—240 процентов нормы.

Домохозяйки из бригады т. Васьной — тт. Нокченкова, Гонарева, Попова, Белова дали по две нормы.

На 163 процента // Восточно-Сибирская правда. – 1941. – 16 авг. (№ 193). – С. 2. – Электронная версия печатного издания. – URL: <https://i.irklib.ru/s/VOV/?GUID={35185B87-15EC-4870-9D17-0F56BD776F04}>
(дата обращения: 07.05.2026).

В 1943 – 1945 гг. в связи с возросшими с Дальнего Востока воинскими перевозками реконструируется Восточно-Сибирская железная дорога, вводится в строй **Кругобайкальское шоссе** протяженностью в 108 км.

Настоящим трудовым подвигом стало сооружение железной дороги под титулом **«12» – строительство дублирующего участка Иркутск-Слюдянка** как важнейшего мероприятия по ликвидации «узкого места на ВСЖД».

Оно началось во втором квартале 1941 г., а пробивка тоннелей – в августе 1941 года, когда из Москвы прибыли тоннельщики. В связи с приказами ГКО и НКПС от 1942 г. спроектированная под два пути эта железная дорога должна была сооружаться под один путь. Эти работы продолжались вплоть до 1945 г., причем при проектировании искусственных сооружений вместо металла и бетона применялось дерево. В марте 1945 г., после двухлетней консервации, работы на стройке № 12 были продолжены. Строительство вели железнодорожные войска и спецформирования.

На алтарь Родины

Родившаяся на базе маленькой лесовоскской лаборатории Иркутск-II, лесовоскская лаборатория, благодаря исключительной поддержке руководства дороги и паровой службы, быстро росла и развивалась в условиях трудного военного времени. Большая помощь в этой части была оказана дирекцией Иркутского горно-металлургического института. Сейчас лаборатория превратилась в научно-исследовательскую организацию, по масштабам своей работы вышедшую далеко за пределы дороги.

Научная деятельность в области протекания в тесном контакте с Иркутским горно-металлургическим институтом, была направлена на оказание технической помощи транспорту и промышленности. К числу этих работ относятся: перевод пароходов «Валерий Чкалов» и «Фурманов» на более рациональный вид отопления по моему методу. Некоторые из предложенных мною проектов уже осуществлены.

Для Восточно-Сибирской ж. д. дорожной лабораторией был разработан взамен типового проекта, присланного НКПС, свой оригинальный проект, по которому и построен действующий сейчас содовый завод на ст. Гусиное Озеро. Целесообразность проекта завода подтверждена практикой его работы и одобрена в сентябре текущего года крупнейшими специалистами Союза (заслуженный деятель науки и техники, профессор-доктор Кузнецов А. Н.), а в октябре — Академией Наук СССР по докладу автора «О содовом заводе Восточно-Сибирской ж. д.».

К числу принципиальных вопросов в этой части относился вопрос об упрощении технологии производства соды путем применения в шихту т. н. загрязненного сульфата, чего не знала мировая практика. Вторым принципиальным вопросом

ставился вопрос о применении в шихту непосредственно мирабилита. На заводе установлена и уже оправдала себя в работе пылеугольная мельница конструкции автора.



ответствие работы печей с проектными данными. Печи оправдали себя в работе и одобрены Академией Наук СССР.

К числу наиболее крупных исследований, законченных дорожной лабораторией в 1944 году, относятся: большая экспериментальная работа по установлению наимыгоднейшего процента примеси шлакоотсева и изгаря к углям Восточной Сибири. Работа слана Всесоюзному Научно-Исследовательскому институту жел. дор. транспорта. Месячные испытания работы пловоза серии ФД 20—2873 при отгелении его по методу автора дало экономии 9,7 проц. Произведены испытания завода жидкого топлива в Мельниково и в Тулуне. Разработана и предложена простая схема рециркуляции дымовых газов для типовых электростанций ж. д. транспорта.

Разработан проект перевода пловозов СО и ФД на комбинированное (пылеугольное совместно со его керном) отопление по методу автора и приказом начальника дороги № 572-Н принят к осуществлению. Кроме этого дорлабораторией вне-

сен целый ряд рационализаторских предложений. Написано 6 научных работ. Некоторые из них уже приняты к напечатанию.

В настоящее время мною разработан новый способ получения загрязненного сульфата применительно к Гусиноозерскому содовому заводу. Это позволит упростить илеющийся проект, предложенный к строительству НКПС'ом, сэкономить 100 тыс. руб. на строительстве и освободить около 30 рабочих в сутки при эксплуатации. После моего сообщения в Академии Наук СССР этот метод уже сделан достойным нескольких наркоматов.

Особо крупное народнохозяйственное значение имеет изобретенная мною так называемая «Печь-мельница АЛП». Она представляет собой универсальный агрегат, который кроме получения жидкого топлива решает задачу, поставленную еще 17-м съездом ВКП(б), в части комплексного энергохимического использования топлива.

Стоимость «Печи-мельницы АЛП», например, по сравнению с шахтными печами Н-ского завода такой же производительности, в пятьдесят раз меньше. В сентябре оригинальность и целесообразность моей печи была признана заслуженным деятелем науки и техники профессором-доктором Кузнецовым А. Н., а в октябре «Печь-мельница АЛП» была рассмотрена специально созданной комиссией в Академии Наук СССР в г. Москве. Положительное в основном «Печи-мельницы АЛП» идея ссвмещения процессов пневморазмла и полукоксования получила полное одобрение и признана наиболее передовой в развитии техники полукоксования.

А. ПЕРЕПЕЛИЦА,
начальник дорожной химико-технической лаборатории Вост.-Сиб. ж. д., доцент, кандидат технических наук.

Отсканировано и распознано в Иркутской ОГУНБ

Сотрудники ВСЖД занимались и научными исследованиями.

Так, коллектив химико-технической лаборатории проделал большую творческую работу по использованию местных сырьевых ресурсов и экономии топлива.

В 1941 г. была организована химико-техническая лаборатория. Под руководством ее начальника **А.Л. Перепелицы** были разработаны конструкции печей для заводов жидкого топлива. Они были введены в эксплуатацию к августу 1944 г. и дали выход смолы в 2-3 раза больше, чем такие же печи других конструкций. Также была разработана методика эксплуатации роторных печей.

Перепелица, А. На алтарь Родины / А. Перепелица // Восточно-Сибирский путь. — 1945. — 1 янв. (№ 1-2). — С. 3. — Электронная версия печатного издания. — URL: <https://i.irklib.ru/s/VOV/?l=B782/1945/1/2> (дата обращения: 07.05.2026).

Прибор для изучения ледяного покрова

Сотрудник Байкальской лимнологической станции Академии наук СССР профессор Г. Ю. Верещагин сконструировал несколько приборов для изучения ледяного покрова. Так, толщиномер позволяет вести определения толщины ледяного покрова с большой точностью и очень быстро.

Прибор-динамограф конструкции проф. Верещагина позволяет записывать ход не только величины давления, испытываемого ледяным покровом, но и направление этого давления. Прибор записывает возрастание давления, которое предшествует образованию торосов или нажимов, а также растяжение ледяного покрова, которое предшествует образованию в нем щелей.

Прибор этот может быть весьма полезен на стоянках судов во льду и при защите гидротехнических сооружений от разрушения льдом.

В 1941 -1944 гг. проводились большие по объему исследования ледового режима Байкала. Работу вели Байкальская лимнологическая станция, Иркутская экспедиция Мостранспроекта и Дорпроект ВСЖД.

Общее научное руководство осуществлял профессор Г.Ю. Верещагин. Сначала выполненные в зиму 1942-1943 гг. изыскания не дали обнадеживающих результатов. Но, тем не менее, работы по исследованию льда, согласно приказу начальника ВСЖД, были продолжены и в следующую зиму. В итоге были составлены рекомендации для укладки пути от станции Байкал до станции Танхой по льду озера.

Прибор для изучения ледяного покрова // Восточно-Сибирская правда. – 1942. – 12 февр. (№ 136). – С. 2. – Электронная версия печатного издания. – URL: <https://i.irklib.ru/s/VOV/?GUID={24255988-454D-4B33-8D51-75060DCEA749}> (дата обращения: 07.05.2026).

Сотрудник Байкальской лимнологической станции АН СССР профессор Г. Ю. Верещагин сконструировал несколько приборов для изучения ледяного покрова.

Железнодорожники все трудные годы войны жили и трудились по режиму военного времени. Многие ушли на фронт и проявили там мужество и героизм.

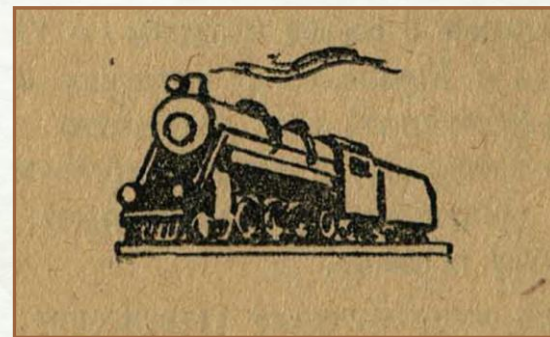
Мы гордимся именами **Героев Советского Союза**: П.Ф. Тюрнева, Н.Я. Клыпина, Б.С. Быстрых, Д.В. Жилкина, В.Г. Кочнева, А. Н. Миронова, Н.Д. Пахотищева, Е.Г. Пепеляева, М.Ф. Петина, В.А. Попова, В.В. Протасюка, А.А. Сбитнева, И.В. Тонконога, Н.В. Челнокова, И.М. Чертенкова, А.А. Шалимова, И.Е. Шаповалова.

Трудовой подвиг железнодорожников был высоко оценен правительством. Вдоль всей Восточно-Сибирской железной дороги, на всех крупных станциях и на многих полустанках стоят памятники-обелиски, напоминающие о вкладе сотрудников железной дороги в Победу над фашистской Германией и милитаристической Японией.

Железнодорожники ВСЖД сделали все необходимое для Победы.



*Мемориал Памяти погибшим железнодорожникам.
Станция Иркутск-Пассажирский*



Содержание 1 тома

Содержание

Указ Президента Российской Федерации.....	3
Обращение Мэра Иркутска Р. Н. Болотова.....	4
Обращение председателя Думы города Иркутска Е. Ю. Стекача.....	5
Вступление.....	6
«Иркутск на фронте и в тылу»: краткий очерк истории изучения темы за 80 лет.....	11
Иркутск накануне войны.....	23
Начало войны.....	42
Руководящие органы Иркутска в годы Великой Отечественной войны.....	44
В дни поражений и побед. 1941–1945 гг.....	53
1941 год.....	53
1942 год.....	72
1943 год.....	114
1944 год.....	137
1945 год.....	157
Уроженцы Иркутска на фронте и в тылу.....	168
Исполнительный комитет Иркутского областного Совета депутатов трудящихся в годы Великой Отечественной войны.....	172
Службы и управления Иркутского облздравотдела в годы Великой Отечественной войны.....	176
Финансовый отдел исполнительного комитета Иркутского областного Совета депутатов трудящихся в 1941–1945 гг.....	176
Отдел здравоохранения исполнительного комитета Иркутского областного Совета депутатов трудящихся в 1941–1945 гг.....	182
Кадровая политика Иркутского облздравотдела в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.....	184
Иркутское областное аптекоуправление в 1941–1945 гг.....	187
Иркутский фармзавод Иркутского отделения главного аптечного управления Иркутской области в 1941–1945 гг.....	189
Санитарно-эпидемиологическая служба Иркутской области 1941–1945 гг.....	190
Областной комитет народного образования в 1941–1945 гг.....	191
Отдел по делам искусства при исполкоме Иркутского областного Совета депутатов трудящихся в 1941–1945 гг.....	194
Областное управление сельского хозяйства в 1941–1945 гг.....	195
Управление уполномоченного комитета по делам мер и измерительных приборов при исполкоме Иркутского облсовета в 1941–1945 гг.....	195
Иркутский областной арбитражный суд в годы Великой Отечественной войны.....	198
Иркутский областной комитет ВКП(б) в годы Великой Отечественной войны.....	198

Иркутский областной комитет ВЛКСМ в годы Великой Отечественной войны.....	199
Иркутские профсоюзы в годы Великой Отечественной войны.....	211
Иркутский областной суд в годы Великой Отечественной войны.....	215
1941 год.....	219
1942 год.....	219
1943 год.....	220
1944 год.....	220
Иркутская областная коллегия адвокатов в годы Великой Отечественной войны.....	225
Прокуратура Иркутской области в годы Великой Отечественной войны.....	225
1941 год.....	227
1942 год.....	227
1943 год.....	227
1944 год.....	229
Военная прокуратура ВСЖД в годы Великой Отечественной войны.....	231
Работа органов внутренних дел в годы Великой Отечественной войны.....	232
Управление НКГБ (НКВД) по Иркутской области в 1941–1945 гг.....	233
Управление рабоче-крестьянской милиции (ГУ РКМ) по Иркутской области в 1941–1945 гг.....	240
Управление пожарной охраны (ГУПО) по Иркутской области в 1941–1945 гг.....	248
Войска НКВД СССР, дислоцированные в годы Великой Отечественной войны на территории Иркутской области.....	254
Иркутские вузы в годы Великой Отечественной войны.....	257
Иркутский государственный университет им. А. А. Жданова в 1941–1945 гг.....	263
Иркутский горно-металлургический институт в 1941–1945 гг.....	275
Иркутский сельскохозяйственный институт Наркомзема СССР в 1941–1945 гг.....	285
Иркутский государственный педагогический институт в 1941–1945 гг.....	290
Бюджет ИПТИ с 1941–1945 гг. (в тыс. руб.).....	297
Иркутский финансово-экономический институт в 1941–1945 гг.....	299
Иркутский государственный медицинский институт в 1941–1945 гг.....	304
Иркутский медицинский стоматологический институт в 1936–1945 гг.....	314
Руководители иркутских вузов 1941–1945 гг.....	318
Учреждения среднего специального образования Иркутска в годы Великой Отечественной войны.....	323
Иркутский финансово-экономический техникум Наркомфина РСФСР в 1941–1945 гг.....	324
Колхозный сельскохозяйственный техникум в 1941–1945 гг.....	325
Иркутский сельскохозяйственный техникум в 1941–1945 гг.....	326
Зооветеринарный техникум Наркомата совхозов СССР в 1941–1945 гг.....	327
Иркутский техникум советской торговли НКТ СССР в 1941–1945 гг.....	328
Иркутский кооперативный (потребкооперации) техникум в 1941–1945 гг.....	329

Иркутский машиностроительный (авиационный) техникум Наркомата авиационной промышленности в 1941–1945 гг.....	331
Иркутский областной техникум физической культуры в 1943–1945 гг.....	332
Иркутский зоотехнический (пушной) техникум Наркомата заготовок СССР в 1943–1945 гг.....	334
Иркутское областное педагогическое училище № 1 в 1941–1945 гг.....	335
Иркутская школа техников ж. д. транспорта в годы Великой Отечественной войны.....	338
Иркутская профтехшкола соцобеспечения в 1941–1945 гг.....	340
Иркутское областное музыкальное училище в 1941–1945 гг.....	341
Иркутское областное художественное училище в 1941–1945 гг.....	345
Школа торгово-кулинарного ученичества в 1941–1945 гг.....	349
Транспортная (железнодорожная) фельдшерская школа ВСЖД в 1941–1945 гг.....	350
Иркутская юридическая школа НКЮ РСФСР в 1941–1945 гг.....	351
Иркутская фельдшерско-акушерская школа в 1941–1945 гг.....	353
Иркутское дошкольное педучилище НКТ РСФСР в 1944–1945 гг.....	353
Иркутский библиотечный техникум в 1941 г.....	354
Иркутская система профессионально-технического образования в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.....	354
Ремесленное училище № 1 г. Иркутска в 1941–1945 гг.....	362
Ремесленное училище № 2 г. Иркутска в 1941–1945 гг.....	368
Работа системы образования Иркутска в годы Великой Отечественной войны.....	374
Иркутский дворец пионеров и октябрят в 1941–1945 гг.....	397
Иркутская школа музыкантских воспитанников Красной Армии в 1943–1945 гг.....	402
Работа эвакуационных госпиталей в Иркутске в годы Великой Отечественной войны.....	406
Список эвакуационных госпиталей, работавших в городе Иркутске в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. и в первые послевоенные годы.....	424
Иркутские деятели культуры и искусства в годы Великой Отечественной войны.....	425
Иркутский областной драматический театр в 1941–1945 гг.....	426
Иркутский театр музыкальной комедии в 1941–1945 гг.....	440
Иркутский театр юного зрителя в 1941–1945 гг.....	447
Иркутский областной театр кукол в 1941–1945 гг.....	453
Эвакуированные и гастролирующие театры Советского Союза в городе Иркутске 1941–1945 гг.....	457
Московский театр сатиры в 1941–1942 гг.....	457
Харьковский академический театр оперы и балета в Иркутске в 1942 г.....	459
Киевский ордена Ленина академический театр оперы и балета имени Т. Г. Шевченко на гастролях в Иркутске, декабрь 1942 г. – май 1944 г.....	461
Гастроли Ленинградского государственного Нового ТЮЗа летом 1944 г.....	466
Гастроли Государственного ансамбля еврейской оперетты Узбекской ордена Трудового Красного Знамени государственной филармонии. Февраль – март 1945 г.....	468

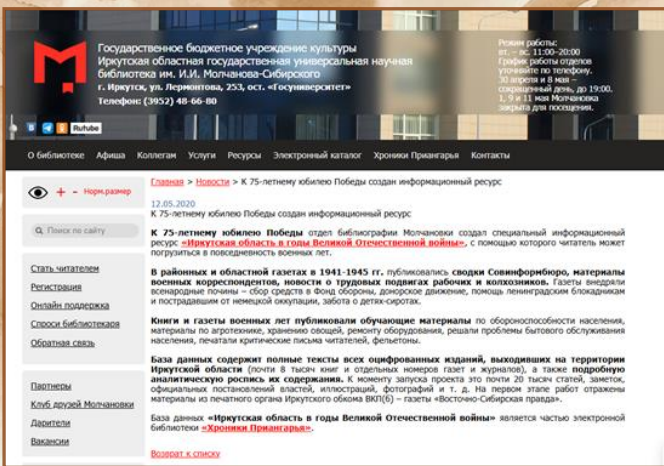
Гастроли Харьковского Русского драматического театра. Октябрь 1942 – октябрь 1943 гг.....	468
Организации и учреждения культуры, работавшие в городе Иркутске в годы Великой Отечественной войны.....	469
Иркутский областной краеведческий музей в 1941–1945 гг.....	483
Восточно-Сибирский областной художественный музей в 1941–1945 гг.....	486
Иркутская писательская организация в годы Великой Отечественной войны.....	489
Иркутская студия кинохроники в годы Великой Отечественной войны.....	497
Иркутский областной Дом народного творчества в 1941–1945 гг.....	499
Патриотическая помощь иркутян фронту в годы Великой Отечественной войны.....	501
Православная церковь в Иркутске в годы Великой Отечественной войны.....	515

Содержание 2 тома

Содержание	
Промышленные предприятия Иркутска в годы Великой Отечественной войны.....	5
Дважды орденоносный ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени завод № 39 им. Сталина Народного Комиссариата Авиационной промышленности СССР в 1941–1945 гг.....	32
Иркутский завод тяжелого машиностроения им. В. В. Куйбышева в 1941–1945 гг.....	100
Всесоюзный трест «Союзслюда» Главного управления неметаллургической промышленности НКПСМ (Народного комиссариата промышленности строительных материалов) СССР в годы Великой Отечественной войны.....	132
Иркутская слюдяная фабрика им. 8 Марта Народного Комиссариата Промстройматериалов СССР в 1941–1945 гг.....	133
Иркутский Государственный Союзный завод № 540 3-го Главного управления Народного Комиссариата вооружения СССР в 1941–1945 гг.....	147
Завод № 394 НКСП (Народного Комиссариата электропромышленности – НКЭП) СССР в 1941–1945 гг.....	167
Иркутские авиаремонтные мастерские ГВФ в 1941–1945 гг.....	174
Иркутская центральная электростанция им. С. М. Кирова в 1941–1945 гг.....	176
Предприятия местной промышленности Иркутской области в годы Великой Отечественной войны.....	182
Иркутский завод № 4 облместпрома в 1941–1945 гг.....	183
Иркутская трикотажная фабрика «Красный пролетарий» облгепрома в 1941–1945 гг.....	190
Иркутская швейная фабрика № 1 облгепрома в 1941–1945 гг.....	195
Иркутская обувная фабрика № 1 Облгепрома в 1941–1945 гг.....	202
9-я Государственная обувная фабрика им. Л. М. Кагановича облгепрома в 1941–1945 гг.....	208
Иркутская государственная пимокатная фабрика № 1 облгепрома в 1941–1945 гг.....	210
Иркутский кожевенный завод № 1 им. Марата облгепрома в 1941–1945 гг.....	215
Лесозаготовительные и лесоперерабатывающие предприятия региона в годы Великой Отечественной войны.....	217
Иркутский лесозавод треста «Востсибдрев» Главлесдрева НК леса СССР в 1941–1945 гг.....	220
Ангарский лесозавод треста «Востсибдрев» Главлесдрева Народного Комиссариата леса СССР в 1941–1945 гг.....	225
Иркутский трест «Росглахлеб» в годы Великой Отечественной войны.....	227
Иркутский хлебозавод № 1 треста «Росглахлеб» в 1941–1945 гг.....	228
Иркутский мелькомбинат № 5 треста «Главмука» Наркомата заготовок СССР в 1941–1945 гг.....	236
Ленинский хлебокомбинат в 1941–1945 гг.....	236

Иркутский мелькомбинат № 6 треста «Главмука» Наркомата заготовок СССР в 1941–1945 гг.....	238
Иркутский мелькомбинат № 7 треста «Главмука» Наркомата заготовок СССР в 1941–1945 гг.....	239
Иркутская макаронная фабрика Наркомата пищевой промышленности РСФСР в 1941–1945 гг.....	241
Иркутский дрожзавод обллицепрома в 1941–1945 гг.....	244
Иркутский мясокомбинат Наркомата мясомолочной промышленности СССР в 1941–1945 гг.....	247
Иркутский ликеро-водочный завод Иркутского ликеро-водочного треста Главного управления ликеро-водочной промышленности (Главликерводка) Наркомпищепрома СССР в 1941–1945 гг.....	251
О производстве и употреблении водки в СССР в годы Великой Отечественной войны.....	257
Иркутская чаепрессовочная фабрика НКПП СССР в 1941–1945 гг.....	258
Иркутский государственный мыловаренный завод треста «Главраскирмасло» в 1941–1945 гг.....	261
Комбикормовый завод Народного Комиссариата мясной и молочной промышленности (НКММП) в 1941–1945 гг.....	264
Иркутский пивоваренный завод обллицепрома в 1941–1945 гг.....	265
Иркутский городской молочный завод в 1941–1945 гг.....	267
Рыбная промышленность Приангарья в годы Великой Отечественной войны.....	268
Лисихинский кирпичный завод Иркутского областного управления строительных материалов в 1941–1945 гг.....	272
Ново-Ленинский кирпичный завод Иркутского областного управления строительных материалов в 1941–1945 гг.....	274
Иркутский весоремонтный завод треста «Росметровес» НКМП РСФСР в 1941–1945 гг.....	275
Предприятия местной промышленности в годы Великой Отечественной войны.....	275
Гвоздильный завод облместпрома в 1941–1945 гг.....	276
Иркутский механический завод газогенераторных установок Наркомзема РСФСР в 1943–1945 гг.....	276
Иркутская толчево-бумажная фабрика в 1941–1945 гг.....	277
Иркутское протезно-ортопедическое предприятие облсобеса в 1941–1945 гг.....	278
Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Иркутска и Иркутской области в годы Великой Отечественной войны.....	279
Иркутский авторемонтный завод «Глававторемонта» в 1941–1945 гг.....	283
Иркутский шиноремонтный завод Наркомата автомобильного транспорта в 1941–1945 гг.....	286
Завод № 172 Управления Главлотова в 1942–1945 гг.....	287
Восточно-Сибирская железная дорога в годы Великой Отечественной войны.....	287
Иркутский электротехнический завод НКПС в 1941–1945 гг.....	309
Подготовка кадров в Иркутской школе военных техников железнодорожного транспорта 1941–1945 гг.....	310
Авиаторы Восточной Сибири в годы Великой Отечественной войны.....	315

Авиационные специалисты Восточно-Сибирского управления ГВФ на воздушной трассе Алсиб.....	325
Речной транспорт Восточной Сибири в годы Великой Отечественной войны.....	334
Иркутская областная контора Госбанка СССР в годы Великой Отечественной войны.....	350
Иркутские связисты в годы Великой Отечественной войны.....	355
Иркутские научные учреждения в годы Великой Отечественной войны.....	364
Иркутский государственный противочумный институт Наркомата здравоохранения СССР в 1941–1945 гг.....	367
Институт эпидемиологии и микробиологии (ИЭМ) в 1941–1945 гг.....	371
Всесоюзный государственный научно-исследовательский институт по золоту и спутникам – «Гинзолото» в 1941–1945 гг.....	380
Иркутский Физиотерапевтический институт (ФТИ) в 1941–1945 гг.....	385
Иркутская геофизическая обсерватория им. А. В. Вознесенского АН СССР в 1941–1945 гг.....	388
Иркутская служба точного времени в годы Великой Отечественной войны.....	391
Иркутская сейсмическая станция в 1941–1945 гг.....	392
Иркутская геология в годы Великой Отечественной войны.....	393
Восточно-Сибирское геологическое управление в 1941–1945 гг.....	395
Трест «Сибгеолеруд» Наркомата промышленности строительных материалов в 1941–1945 гг.....	400
Разведка нефти в Иркутской области в 1941–1945 гг.....	405
Подготовка офицерских кадров в городе Иркутске в годы Великой Отечественной войны.....	407
Иркутская военная школа авиационных механиков (ИВШАМ) в 1941–1945 гг.....	407
Черниговское военно-инженерное училище Красной Армии в Иркутске в 1941–1943 гг.....	414
Воронежское (Иркутское) военное училище связи.....	421
Иркутская организация Осоавиахима в предвоенные годы и годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.....	423
Вневойсковая военная подготовка населения города Иркутска в годы Великой Отечественной войны.....	431
Местная противовоздушная оборона Иркутска в годы Великой Отечественной войны.....	448
Иркутск как центр сотрудничества с Монголией в годы Великой Отечественной войны.....	450
Иркутяне на фронтах Великой Отечественной войны.....	458
Иркутяне в войне с Японией 12 августа – 2 сентября 1945 г.....	470
Заключение.....	479
Приложения.....	480
Словарь использованных сокращений и аббревиатур.....	532
Список использованных источников и литературы.....	536



В выставке использованы отсканированные копии страниц двухтомника и копии статей и изображений из газеты «Восточно-Сибирская правда» 1941-1945 гг., размещенные в электронной библиотеке ИОГУНБ им. И.И. Молчанова-Сибирского **«Хроники Победы»** («Иркутская область в годы Великой Отечественной войны»). Изображения статей и фотографии военных лет содержат активные гиперссылки и позволяют перейти к тексту статьи на сайте ИОГУНБ.

На сайте Музея истории города Иркутска им. А. М. Сибирякова [по ссылке](#) можно прочитать о истории создания книги, посмотреть видеосюжеты.

Директор Музея истории Иркутска Сергей Иннокентьевич Дубровин рассказывает [о создании двухтомника «Иркутск — город трудовой доблести»](#) (студия ГТРК «Иркутск», 6 ноября 2025 г.).

26 ноября в отделе истории Музея истории города Иркутска им. А. М. Сибирякова состоялась торжественная презентация двухтомника «Иркутск — город трудовой доблести». Подробнее о ней смотрите [видеосюжет программы «Вести-Иркутск»](#) (ГТРК «Иркутск») и читайте в группе Музея [ВКонтакте](#).

[О презентации издания](#) в Администрации г. Иркутска 1 ноября 2025 г.



[Презентация книги 26 ноября 2025 г. в Музее истории города Иркутска](#)

Составитель: Н.П. Савельева

Помощь в технической обработке изображений:
Е.В. Литвинова

