

**КРАЕВЕД**

ДИВНОГОРСКИЙ ГОРОДСКОЙ МУЗЕЙ

Выпуск №2 (37)

# СТАЛЬНЫЕ ЗВЕНЬЯ ДИВНОГОРИИ

ГОРОД ЛЕГЕНДАРНЫХ строителей Красноярской ГЭС имеет славную историю. И одна из ярких страниц этой истории написана на стальных путях между станциями «Красноярск» и «Створ Красноярской ГЭС». Всего за годы строительства самой мощной в мире гидроэлектростанции железнодорожниками Дивногорска было перевезено более пяти миллионов тонн грузов. А началось всё

13 октября 1961 года, когда по ещё строящейся железной дороге из Лалетино в Слизнево был перевезён первый груз — передвижная котельная (машинист Н. Елизаров). Железную дорогу строили трест «Красноярсктрансстрой», трест «Мостострой-2», мостоотряд №7, мостопоезд-442, строительномонтажный поезд №298 треста «Уралтрансхотмонтаж». Всего на 32-х километрах трассы было возведено 55 искусственных сооружений, отсыпано 1,5 млн кубометров скального грунта.

Уже 16 марта 1962 года от станции «Енисей» до станции «Дивногорск» было открыто железнодорожное движение с сокращённой скоростью для рабочих поездов. В этот день рабочий поезд привёз первого начальника будущей железнодорожной станции «Дивногорск» Виталия Владимировича Россиянского к Старому Скиту. На следую-

щий день была доставлена деревянная будка — первое помещение станции. Провели связь, свет, оборудовали сигнализацию. Тогда же начался набор и обучение кадров. Первый коллектив станции составили Л.А. Ефремова, Д.Ф. Чупина, И.М. Михайлов, М.С. Михайлова. С 5-го мая началась регулярная доставка грузов по железной дороге до станции «Дивногорск». 10 ноября грузы уже доставлялись на базу УМТС, а к концу 1962 года были проложены пути до РМЗ, бетонного завода, ЗЖБИ.

29 января 1963 года создано Управление железнодорожного хозяйства Управления строительства Красноярской ГЭС. 26 марта того же года, на следующий день после перекрытия Енисея, из Овсянки в Дивногорск до бетонного завода возле автодорожного моста через Енисей, прибыл первый пассажирский поезд, легендарная «матаня». Вёл его машинист тепловоза Сергей Свинцов.

В апреле 1964 года комплексная бригада Василия Трофимова начала возводить пешеходный мост через железнодорожное полотно в районе ж/д станции «Дивногорск».

12 января 1966 года железнодорожное управление было подчинено объединённому транспортному управлению Красноярскгэсстроя.

14 ноября 1969 года Государственная комиссия приняла в постоянную эксплуатацию железную дорогу от станции «Енисей» до станции «Дивногорск».

В 1970 году эту народную труженицу «матаню» сменили современные пассажирские электропоезда: 12 января началось регулярное движение электричек по маршруту Дивногорск — Красноярск. Первый электропоезд вели машинист-инструктор В. Повитчаный, а также машинисты С. Попов, А. Ибрагимов и А. Бойко. В том же году был сдан в эксплуатацию новый железнодорожный вокзал, до сегодняшнего дня обеспечивающий пассажирам комфортное ожидание.

28 июля 2009 года на станции Дивногорск была открыта первая очередь музея железнодорожной техники Красноярского филиала РЖД.

**Фото И. Казюрина и Т. Фёдоровой из фондов Дивногорского городского музея.**



1962 г. Первая жд станция «Дивногорск».



1966 г. На станцию «Дивногорск» прибывает легендарная «матаня».



1968 г. Последний рейс через Лиственку-Заречную выполнил машинист В. Набоков.

## ПОД СТУК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЁС...

С **Владимиром Ивановичем НАБОВЫМ** мы идём по обновлённому перрону станции «Дивногорск». Нотки восхищения в голове сменяются ностальгической грустью при виде той железнодорожной техники, которая стала первыми экспонатами музея. И это вовсе неспроста, ведь мой собеседник — железнодорожник с сорокалетним стажем, чья судьба полна, как взлётами побед, так и горечью утрат.

Родился Владимир Иванович 20 апреля 1938 года в городе Джетыгора Кустанайской области Казахской ССР. Отец был известным в городе мастером, работал на производстве по добыче мышьяка, мама занималась воспитанием детей. Всё сразу переменялось, когда по навету арестовали отца. Семье репрессированного пришлось уехать из родного города. На узловой станции Южного Урала «Карталы», недалеко от Магнитогорска, жила замужняя старшая сестра Владимира Ивановича, у неё и остановились.

Именно там, в депо станции «Карталы», в 1956 году началась трудовая биография Владимира Ивановича Набокова. Устроился он кочегаром на паровоз «Л-3703», знаменитую «лебединку» Ворошиловградского завода. За полтора года работы кочегаром довелось освоить не только отечественную технику, а помимо «лебединки» это был мощный «ИС» (Иосиф Сталин), но и американский паровоз «Е», доставшийся нам по ленд-лизу, который железнодорожники ласково называли «Елена».

В 1958 году, после успешно сданных экзаменов, В. Набоков начал работать помощником машиниста паровоза. Способного и трудолю-

биво паренёк заметило руководство депо и направило на курсы помощников машиниста на новый вид локомотивов — тепловозы. Обучение проходило в старинном уральском городе Троицке Челябинской области, в знаменитой среди железнодорожников Дорожно-технической школе. Выпускные экзамены Владимир Иванович сдал с отличием и был зачислен помощником машиниста в первую бригаду первого тепловоза на Южном Урале. Этот тепловоз, Т-3, бригада приняла в Орске, а когда прибыли в Карталы, на перроне тепловоз встречал весь город, играл духовой оркестр, а на следующий день об этом событии передали в Москве по всесоюзным новостям.

В 1962 году В.И. Набоков окончил годичные курсы в Троицкой дорожно-технической школе и с этого времени стал работать машинистом тепловоза. Всё хорошо складывалось в трудовой биографии на Урале, но не было своего жилья, а ведь семейный стаж Владимира Ивановича начался почти одновременно с железнодорожником. Со своей верной и единственной спутницей жизни Анной Ивановной они познакомились и поженились в Карталах в том же 1956 году, когда Владимир работал кочегаром в депо. В поисках своего дома молодая семья Набоковых отправилась в Сибирь, на знаменитую на всю страну стройку Красноярской ГЭС. Предварительно Владимир Иванович вместе со своим товарищем Николаем Чепижко приехали в Дивногорск в 1964 году, во время отпуска. Узнали, что требуются машинисты тепловозов и спустя полгода, после оформления всех необходимых документов, переехали в Дивногорск.

В марте 1965 года В.И. Набоков принял машинистом тепловоза на строительстве Красноярской ГЭС. Жильё дать обещал сам Андрей Ефимович Бочкин — и его слова не разошлись с делом. В конце года Набоков получил трёхкомнатную квартиру, куда вскоре переехала вся его семья.

Начались суровые трудовые будни. В любую погоду-непогоду надо было доставлять грузы и людей на станцию «Створ Красноярской ГЭС». Работали на австрийских тепловозах ТГМ-1, правда, отечественной сборки (Муромского завода). Всего на дивногорской станции было четыре тепловоза. В основном на плотину везли цемент в хопрах, специальных вагонах, либо инертные материалы. Особое напряжение и ответственность наступали, когда водили легендарную «матаню» от Овсянки до Створа. Иногда ведь гидростроители садились и выходили прямо на ходу, не дожидаясь остановок.

В июле 1966 года А.Е. Бочкин пригласил самых опытных машинистов к себе в кабинет, чтобы решить вопрос: какой современный тепловоз лучше приобрести на строительство ГЭС. После недолгих дебатов остановились на модели ТЭМ I Брянского завода. А в Брянск, за новым тепловозом, Бочкин отправил Владимира Ивановича Набокова. Тепловоз был собран на конвейере чуть ли не на его глазах. После проведённых испытаний и устранения недостатков, тепловозу присвоили личный номер ТЭМ I — 1401 и отправили в Дивногорск. Здесь его расконсервировали, запустили, и он на благо дивногорцев работал тридцать лет. И все эти годы машинистом, а затем, после окончания заочного от-



2008 г. В.И. Набоков в художественном музее.

деления Красноярского железнодорожного техникума, старшим машинистом этого тепловоза был В.И. Набоков.

Впрочем, один раз пришлось пересечь ему на старенький четырёхосный ТГМ-III — 1041. Случилось это в 1968 году, когда из-за технических неисправностей железнодорожный мост через Лиственку-Заречную, прозванный «Чёртовым мостом», был экстренно закрыт. Но возле плотины, на станции «Свор» остались вагоны МПС, и их надо было обязательно отогнать на Красноярскую станцию. Доверили проведение этой очень опасной операции В.И. На-

бокову. Новым тепловозом решили не рисковать, поэтому на ТГМ-III — 1041 доехали от дивногорского депо до створа плотины КГЭС. Мост сильно резонировал, и рельсы, казалось, расходились под колёсами. На створе подцепили МПСовские вагоны, и помощник машиниста с составителем пошли через мост пешком. Владимир Иванович максимально разогнал состав и за счёт скорости и русского «авось» проскочил злосчастный мост. За все долгие годы работы это был самый рискованный эпизод.

На заслуженный отдых Владимир Иванович ушёл в 1997 году. И именно тогда в полной мере раскрылся его художественный талант. Рисовать он начал ещё в детстве, с годами всё больше времени уделяя технике живописи. В 1980-м году впервые принял участие на городской выставке. Затем были краевые, зональные выставки, и в 1987 году, ему наравне с лучшими художниками Дивногорска, выделили мастерскую в Старом Скиту. В 2000 году Владимир Иванович был принят в Союз художников России.

И ещё одно его увлечение известно дивногорцам. В.И. Набоков является страстным библиофилом, а большая часть его уникальной библиотеки ныне вошла в фонд Библиотеки-музея В.П. Астафьева в Овсянке. Любове к чтению и к книге привила ему мама, Татьяна Михайловна, а первые книги были приобретены им ещё в школьные годы.

Вот так под стук железнодорожных колёс пронёс Владимир Иванович верность выбранной в юности профессии и своим главным увлечениям — живописи и чтению книг. И проходя по обновлённому перрону станции Дивногорск, он по праву может гордиться своими честно отработанными годами на железной дороге.