

Перед грозой

Трудно сегодня представить себе, однако до военной грозы 1941 года Урал не имел той репутации «опорного края державы», оборонного форпоста страны, которая сегодня прочно ассоциируется и с самим Уралом, и с его столицей – Екатеринбургом. Даже беглый взгляд на карту советской оборонной индустрии позволяет оценить: военные мускулы СССР располагались по преимуществу в западных районах.

Например, артиллерийские орудия выпускали Московский артиллерийский завод имени Калинина в Подлипках, ленинградский завод «Большевик», он же – Обуховский завод, горьковский «Новое Сормово», сталинградский «Баррикады», пермский завод имени Молотова, он же – Мотовилихинский завод. Снаряд-

ные предприятия были рассеяны по стране, в том числе и на Урале, однако взрывчатку и порох здесь не выпускали: крупный комбинат, строившийся в Перми, не успел к началу войны вступить в строй.

Танковая промышленность была сосредоточена в двух городах – Ленинграде (ныне Санкт-Петербург) и Харькове. Кировский завод в городе на Неве производил тяжёлые танки КВ, а паровозостроительный завод имени Коминтерна на Украине – средние танки Т-34. Лёгкие танки выпускали предприятия в Москве и Горьком (ныне Нижний Новгород). Необходимую для техники броню завод в Ленинграде получал с Ижорского завода, расположенного в ленинградском пригороде Колпино. Он был основан



Агитационный плакат «Урал фронту»,
художник П. Я. Караченцов



«Агитационная витрина»,
плакат «Из уральского металла сделан штык наш боевой»

И за пиком с неизбежностью последовал спад. В 1943 году процент брака в двигателях завода № 76 снова резко вырос. Вчерашние герои теперь оказались виноватыми: главный инженер Десфонтейнес получил выговор, директору Кочеткову – поставлено на вид, газета «Уральский рабочий» назвала заводчан «клятвоотступниками». Конечно, это было связано с множеством факторов: падение Сталинграда продолжало отзываться во всех частях производственной цепочки, к тому же алюминия в СССР не хватало, и силуминовые детали двигателя приходилось заменять на менее стойкие чугуны. Учёные искали возможности сэкономить крылатый металл, и в 1943 году выдающийся металлург А. А. Бочвар предложил цинковистый силумин – этот

сплав, сохраняя качество, позволял экономить одну пятую драгоценного алюминия. К осени 1944 года удалось добиться устойчивого качества продукции: шаг за шагом дизелисты избавлялись и от необходимости получать комплектующие с Уралмаша или из Челябинска. А с окончанием войны эвакуированные коллективы стали возвращаться на запад, разъехались руководители дизельного производства. На турбинном предприятии, которое всю войну работало на тех же площадях, что и завод № 76, осталась большая группа ленинградских конструкторов. В 1948 году два предприятия вновь слились в единый Уральский турбомоторный завод.



Агитационный плакат «Товарищ, не будем у фронта в долгу», художник Г. В. Ляхин

«Агитационная витрина», выпуск № 23 «Урал – кузница Победы», художник С. Я. Адливанкин, стихи Н. К. Мерцальского





«Чугунолитейный цех. УЗМ», художник В. К. Славнин, 1935 год



«В прокатном цехе», художник Ю. Я. Брауде, 1943 год





На военные рельсы

В годы Великой Отечественной войны работа железных дорог страны коренным образом отличалась от их эксплуатации в мирное время. Успешное выполнение поставленных задач было обеспечено вовлечением всего аппарата сотрудников железнодорожного транспорта, которые работали с максимальной самоотдачей.

В первый же день войны после радиообращения к советским гражданам заместителя председателя Совета народных комиссаров СССР В. М. Молотова, посвящённого внезапному и ве-

роломному нападению на нашу страну фашистской Германии, был издан приказ Народного комиссариата путей сообщения «О введении в действие воинского графика 1941 года литер «А» и обеспечении воинских перевозок». Сорок пять железных дорог из пятидесяти четырёх перешли на режим военного времени. Своевременный переход на военное положение в значительной степени способствовал активному выполнению магистралями своих функций вплоть до полного разгрома гитлеровской Германии.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ!
ПРОПУСКАЙТЕ БЕЗ ЗАДЕРЖКИ
НА ФРОНТ ВОИНСКИЕ ПОЕЗДА!

В начальный период войны на железных дорогах страны были разработаны основные мероприятия по реализации в первую очередь воинских перевозок: планирование, пропускная способность, графики следования поездов, организация и непосредственное осуществление движения эшелонов. Было обеспечено надлежащее использование железнодорожного транспорта для нужд фронта в санитарных, народно-хозяйственных перевозках и восстановительных работах. Это позволило наладить непрерывность и прочность связи между фронтом и тылом для снабжения войск Красной армии всем необходимым. В 1942 году в условиях войны центральный аппарат Народного комиссариата путей сообщения был соответствующим образом

реорганизован. В Центральном военно-мобилизационном управлении НКПС, на базе которого в основном и формировался ряд органов, вновь были созданы отдел воинских перевозок и Центральный военный отдел. В связи со значительно возросшими задачами в деле обеспечения своевременного выполнения заданий по выпуску предприятиями НКПС оборонной продукции – вооружения и боеприпасов – на базе военно-промышленного отдела был организован Центральный военно-промышленный отдел НКПС с функциями контроля над строительством бронепоездов. С марта 1942 года руководство следованием поездов было передано Центральному управлению движения с разделением всех дорог по группам. В состав группы Урала–Сибири вошли желез-

ная дорога имени Л. М. Кагановича, Пермская, Южно-Уральская, Омская, Томская и Карагандинская. На отдел графиков и пропускной способности Центрального управления движения были возложены обязательства по рассмотрению и согласованию проектов, развитию узлов, станций и направлений, но главным был, конечно же, вопрос разработки мероприятий по повышению самой пропускной способности, которая являлась решающим фактором, определяющим сроки и масштабы перевозок в стране, от неё зависела своевременность и непрерывность подвоза всего необходимого для действующей армии. Организацию воинских перевозок на железных дорогах передали в службы движения, в которых были созданы специальные отделы.

После перевода магистралей на военное положение к перевозкам были подключены органы Управления военных сообщений. На железнодорожные узлы направлялись специальные уполномоченные, вводилась должность заместителя начальника дороги, отвечающего за продвижение эвакуэшелонов. 14 февраля 1942 года при Государственном Комитете Обороны – ГКО – был создан Транспортный комитет, который возглавил лично И. В. Сталин. Наряду с восстановительными работами было осуществлено крупномасштабное строительство новых железных магистралей. В короткие сроки, при остром недостатке строительных материалов, с активным привлечением местного населения, главным



Карта эвакуации советской промышленности

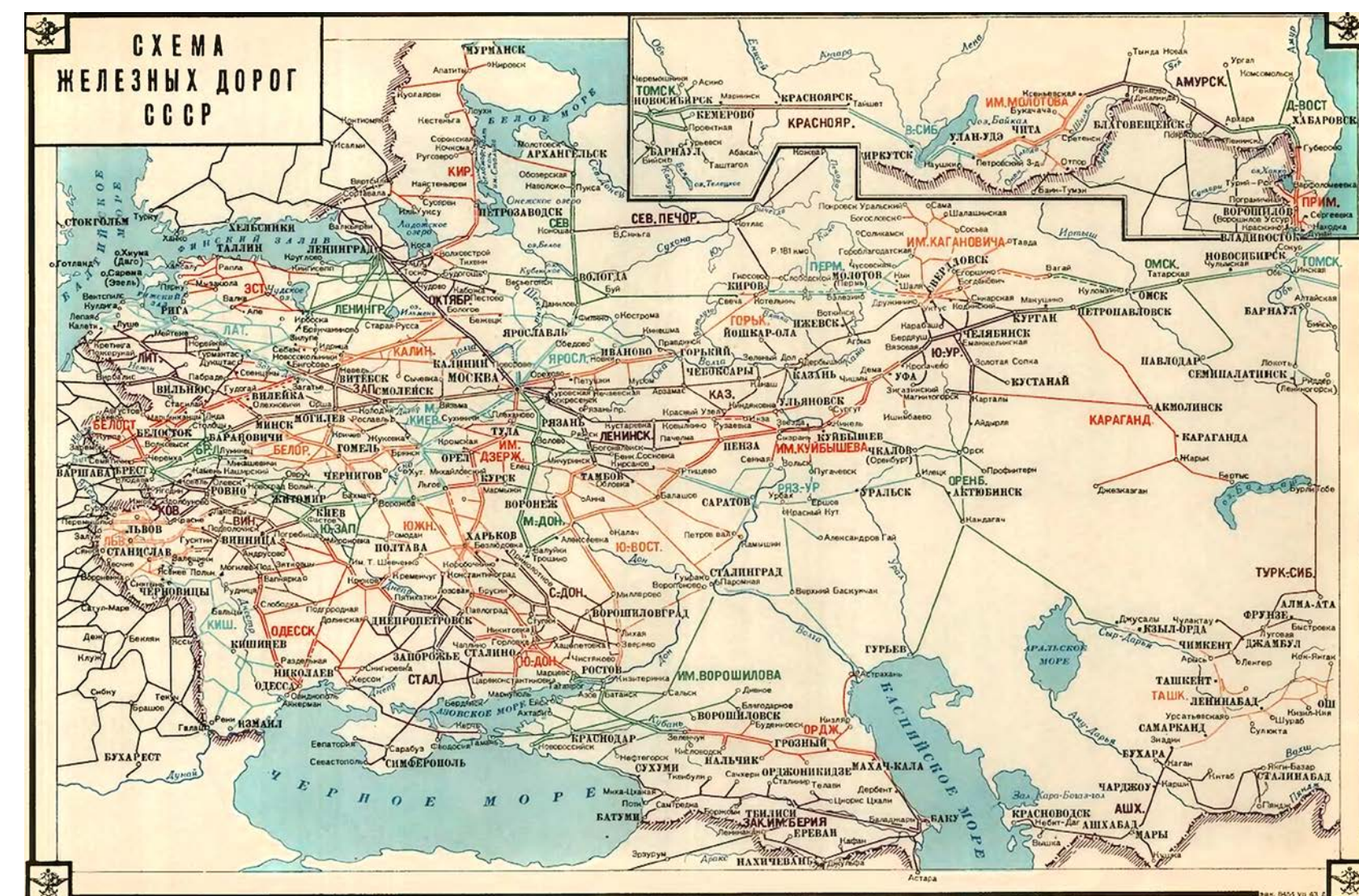
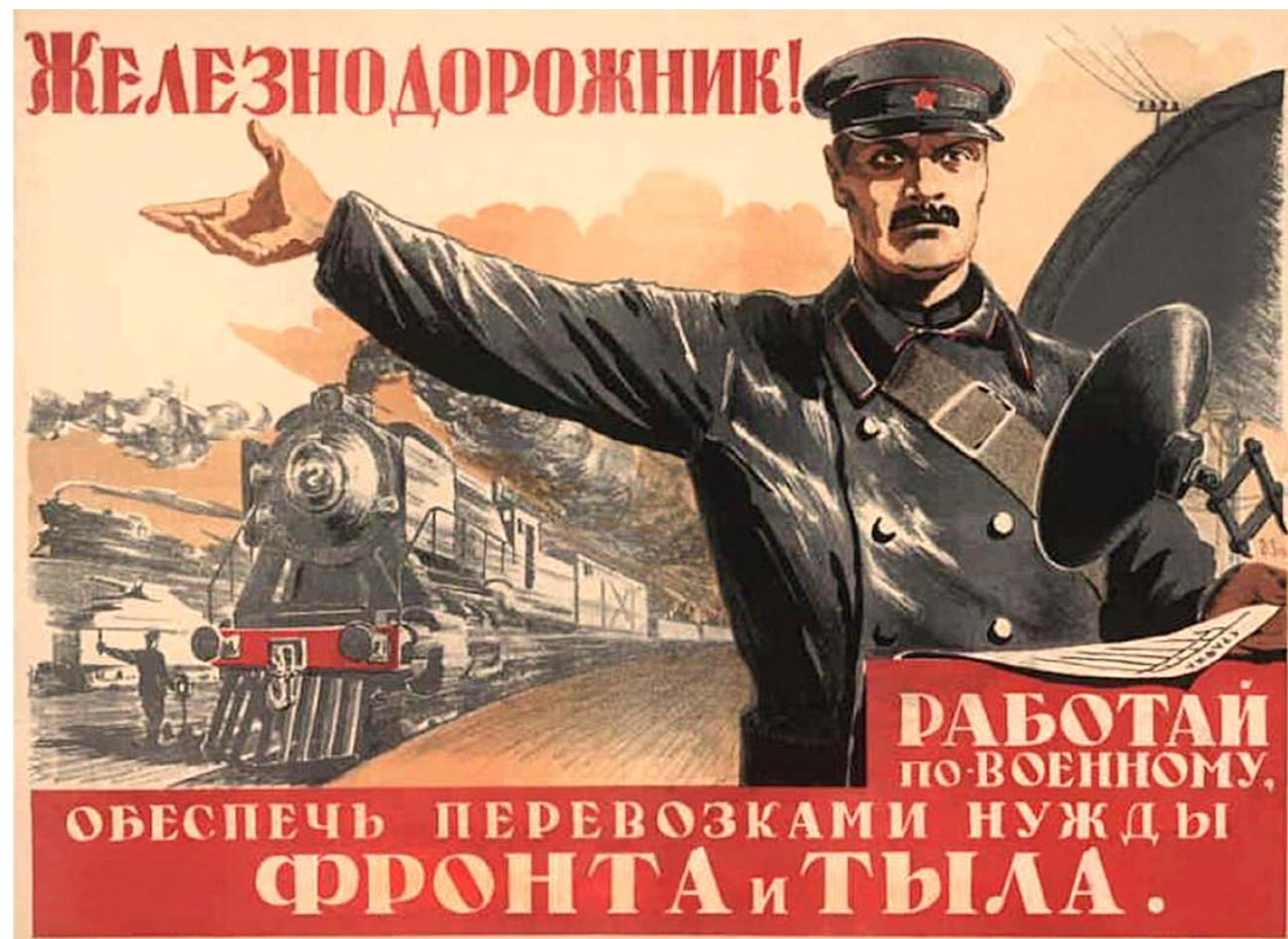


Схема железных дорог СССР на начало 1941 года

Начавшаяся война незвано вошла во все дома жителей советской страны, поставив её население на грань полного уничтожения. Каждый понимал, что только мобилизация всех сил, базирующаяся на личной ответственности и мужестве, позволит выстоять перед лицом смертельной опасности. Нависшая угроза не испугала, а лишь заставила плотнее сомкнуть ряды людей, готовых к самопожертвованию. Эта готовность проявилась и среди работников железнодорожного транспорта, отличавшихся в силу своей профессии организованностью и дисциплиной.

Патриотический порыв, проявившийся в ходе митингов, поддерживался и другими формами агитационно-пропагандистской работы. В радиопередачах, стенгазетах, «боевых листках», областных газетах и многотиражках, в выступлениях агитбригад, в оборонных выставках разъянялась необходимость самоотверженного, производительного труда, являющегося основой единения фронта и тыла. Очень точно эта идея была высказана в газете Управления и политотдела Свердловской дороги «Путёвка». «Железнодорожник – родной брат Красной армии, – отме-



Агитационный плакат «Железнодорожник! Работай по-военному, обеспечь перевозками нужды фронта и тыла», художник В. В. Завьялов

Все железные дороги страны с честью выполнили свой долг перед Родиной, сумев осуществить невиданные в мировой практике объёмы воинских перевозок.

С 1941 по 1945 годы железнодорожный транспорт СССР перевёз 1,4 миллиарда тонн грузов.

Героический труд железнодорожников способствовал приближению Великой Победы, обеспечивая ритмичное перемещение войск и материальных средств. За четыре года для армии было доставлено около 20 миллионов вагонов,

в том числе 9,8 миллиона с войсками и 9,9 миллиона с воинскими грузами.

В короткие сроки была проделана колоссальная работа по переброске производительных сил и эвакуации населения в восточные районы страны.

С июля по ноябрь 1941 года было перебазировано более полутора тысяч промышленных предприятий, в том числе более 830, половина из всех, – на Урал, 226 – в Поволжье, 224 – в Западную Сибирь, 78 – в Восточную Сибирь, 308 – в Казахстан и Среднюю Азию. Общая численность населения, эвакуированного в годы войны, превысила 20 миллионов человек.



Военная техника и личный состав отправляются на фронт



Уральцы отправляются на фронт



Герой Соцтруда, инициатор движения «казанцевских бригад» М. А. Казанцев

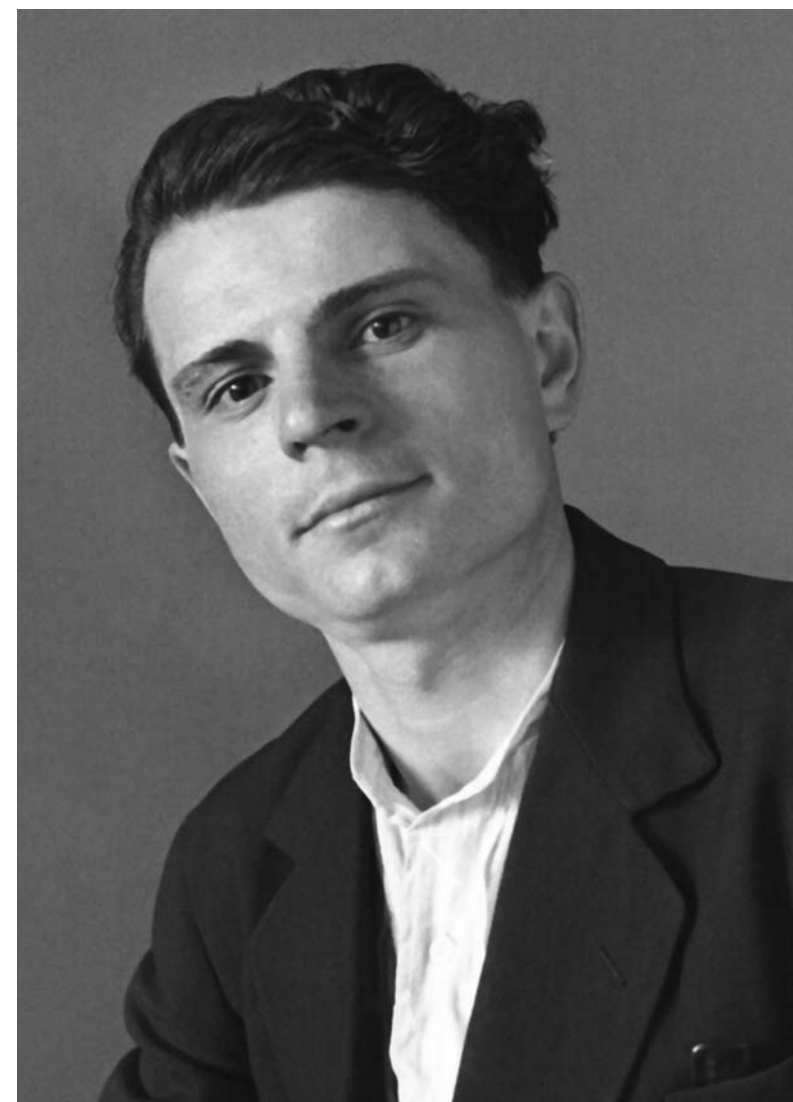
на 450–500 %. Его почин был подхвачен работниками складов топлива депо Свердловск–Пассажирский, Кушва, Егоршино, Туринск, Нижний Тагил, а затем распространился по всей железнодорожной сети. В 1944 году по предложению «стахановца» развернулось трудовое соперничество за скоростную экипировку паровозов, вылившееся во Всесоюзное соревнование. Использование метода Черепанова позволило уменьшить простой паровозов под набором топлива на 62 %.

Весной 1943 года работник дистанции Свердловск–Пассажирский М. А. Казанцев, организовав бригаду из путевых обходчиков и членов их семей, стал совмещать обход пути с его починкой.



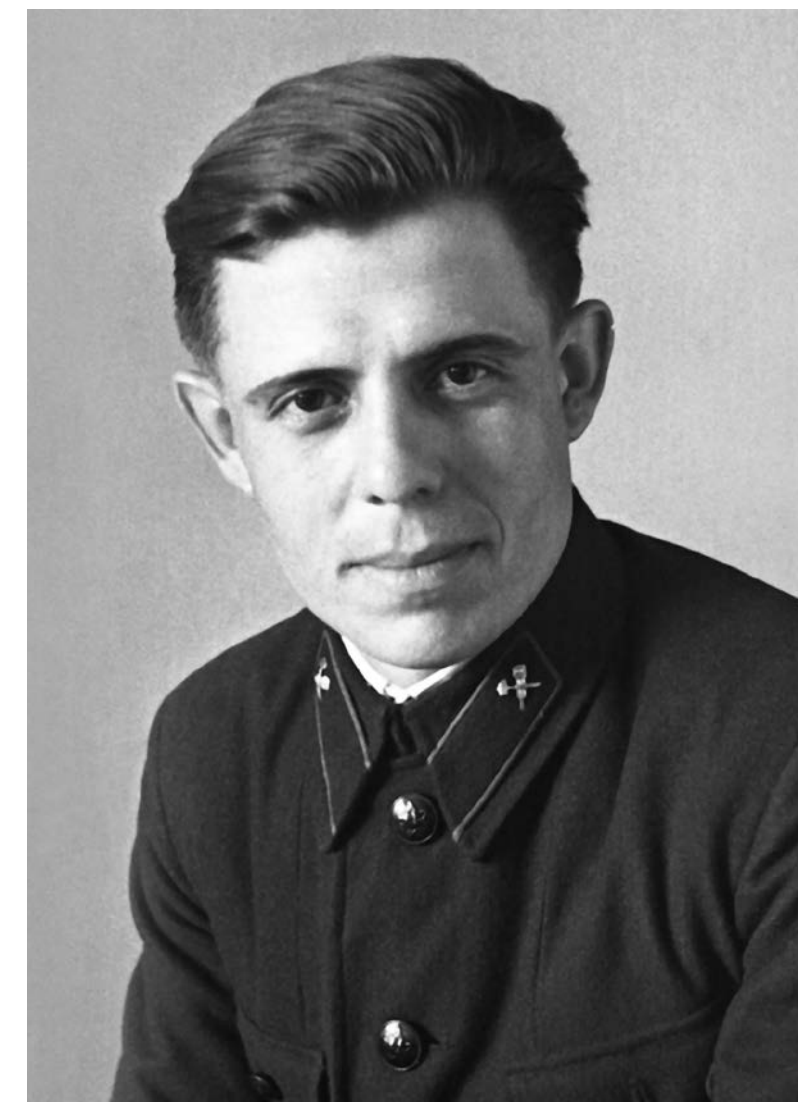
Активист движения «тысячников» мастер промывочного цеха А. И. Францев

Отказавшись от услуг ремонтных рабочих, его коллектив в два раза поднял производительность труда. Эта инициатива нашла отклик среди коллег: к концу года на Свердловской дороге было уже 206 «казанцевских» бригад, которые за период с 1943 по 1945 год за счёт свободного от основных обязанностей времени выполнили путевые работы на 1 064 000 рублей. Этот почин превратился в общесоюзное движение: к началу 1944 года на железнодорожном транспорте работали 3 500 «казанцевских» бригад. Широкий размах получило движение за совмещение профессий, овладение новыми специальностями и т.п. Практически все работники уральских магистралей были интегрирова-



Активист движения «тысячников» составитель поездов И. Г. Елисеев

ны в состязательный процесс, развивавшийся ещё с довоенных времён под названием «социалистическое соревнование». Оно охватывало все направления деятельности железнодорожного транспорта, а также каждого сотрудника в отдельности, в его рамках пересматривались взятые на себя в мирное время обязательства и принимались повышенные планы, соответствующие условиям военного времени. Между собой соревновались Пермская и Свердловская магистрали, железнодорожные узлы, станции, депо, поезда, паровозные бригады, машинисты, кочегары, вагонники, связисты, энергетики, кондуктора и представители других специальностей.



Ударник «лунинского движения» машинист паровоза Б. М. Корнилов

После завершения процесса эвакуации, когда в полную мощь заработал созданный на Урале военно-промышленный комплекс, перед Свердловской дорогой вновь встала проблема увеличения планов перевозки. Теперь, чтобы справиться с возросшими объёмами, кроме управленческой перестройки и самоотверженного труда, требовались эффективные технико-строительные мероприятия.

Пропускная способность не соответствовала бурному развитию Урала в годы войны, и это заставляло вводить в эксплуатацию новые направления. На Свердловской дороге наиболее значимым результатом этого объективно важного процесса стало

Только в 1943–1945 годах различные предприятия удостоивались этих высоких наград десятки раз. Например, работники Баженовской дистанции пути завоёвывали переходящее Красное знамя ГКО пять раз, железнодорожники Шалинской дистанции – шесть раз, в конечном итоге они получили право на его вечное хранение. Такое же право было предоставлено труженикам паровозного депо Свердловск–Пассажирский, Тюменской дистанции пути и Серовскому отделению дороги.

Героями Социалистического Труда стали Ананий Калистратович Черепанов и Максим Афанасьевич Казанцев. Сотни человек получили Ордена Ленина, Трудового Красного Знамени,

Красной Звезды, медали «За трудовую доблесть» и многие другие государственные награды, а также были отмечены высшим ведомственным знаком отличия «Почётный железнодорожник».

Оценивая успехи СССР в борьбе с фашистской Германией, западные союзники особое внимание обращали на то, что «используя железнодорожный транспорт, русским удавалось ошеломлять немецкое командование, так как подобная быстрота таких перевозок по железным дорогам шла вразрез с имеющимся опытом». Эти слова в полной мере можно отнести и к Свердловской магистрали, ставшей в период смертельной схватки с фашизмом незыблемой частью страны.



Поезд Победы

Обелиск у локомотивного депо Свердловск–Пассажирский памяти павших ▶



Мужеству гордых сердец
нашим отцам и братьям
жизнью своей отстоявшим
родину нашу и знам внимаю-
щим бессмертью славных.
Обелиск этот поставил
коллектив Локомотивного
депо Свердловск–Пасса-
жирский вам благодарный.

НИКТО
НЕ ЗАБЫТ,
НИЧТО
НЕ ЗАБЫТО!

Арефьев Д.М.
Беляев В.А.
Борноволоков П.
Борисов В.А.
Байдагулов М.М.
Башкиров В.И.
Бачушилин П.К.
Белочов В.
Войнов Н.И.
Городилов А.И.
Лескин А.С.
Леревин П.Т.
Желобов С.Е.
Змановский Ф.М.

Демин Г.Г.
Наимушин Е.П.
Овчинников В.К.
Осипов Г.А.
Орлов В.И.
Пермяков И.И.
Распопов А.М.
Распопов В.И.
Вотинцев В.С.
Зацепурин И.В.
Скакунов Я.Н.
Санников В.Н.
Санников П.Н.
Серегичев П.

Зубарев И.В.
Захаров А.Я.
Козырчиков М.М.
Крохин А.И.
Данилецкий Е.А.
Колясников А.И.
Кокорин В.М.
Лебедев А.К.
Месиков П.И.
Микрюков А.Б.
Медведев И.
Новиков А.В.
Наговицин И.Д.

Стариков Г.Н.
Соловьев И.М.
Сычев Н.В.
Зубилов В.С.
Клементьев К.П.
Старцев П.В.
Танков Е.М.
Устигов К.П.
Шамшурин А.К.
Шевко К.
Швейковский Н.В.
Флонских П.И.
Фокин Д.В.
Чухарев И.М.
Филиппов П.Б.

ты, мхатовцы на барахолках распродавали личные вещи. Деньги от голода не сильно спасали: рынки стояли пустыми, в тыловом городе нельзя было достать даже яблок. В Свердловске от воспаления лёгких умерла актриса МХАТа Вера Соколова. Исполнительницу роли Елены Тальберг в «Днях Турбиных», которой восхищался сам Михаил Булгаков, похоронили на Ивановском кладбище, на её гранитном надгробии выбили фигуру чайки. К сентябрю 1942 года в театре оперы и балета теснились несколько трупп: МХАТ и приехавший с гастролями Кировский театр. В репетиционные залы было невозможно пробиться, за время на главной сцене шла непрекращающаяся борьба. В этой атмосфере хаоса о начале сезона премьерой «Руслан и Людмила» объ-

вил и местный оперный. Коллектив Московского художественного театра пытался найти новое помещение, но сцена Свердловской драмы на Вайнера, 10 была маленькой и не подходила столичным артистам, в предложенном им было Доме культуры железнодорожников уже расположился военный госпиталь. 9 октября труппа отправила письмо в адрес партийного руководства города, в котором обвинила власти в пренебрежительном отношении к театру, потерявшему почти всё имущество. Актёры потребовали разрешения вернуться домой. В это время в Москву прибыл Владимир Немирович-Данченко, сделавший всё для того, чтобы его артисты выехали в столицу. 28 октября 1942 года две сотни мхатовцев отправились в путь по железной дороге.

Страстно желала возвратиться из эвакуации и Плисецкая. В одной из газет она увидела, что в Москве осталась часть труппы Большого театра, потом узнала и о продолжающихся занятиях хореографического училища. Майя понимала: ещё один год без балета и с танцем можно прощаться, так как тело не вернётся в прежнюю форму. Девушка решила ехать в столицу наудачу и чудом достала билет на поезд, невероятным образом по приезду она прошла через военный патруль, притворившись помощницей хромого старика.

Больше препятствий между Майей Плисецкой и балетным классом не было. В середине 1943 года Урал покинул и Центральный театр Красной армии.

В эвакуации было тяжело: не хватало еды и места. Но «свердловский период» ассоциировался у артистов не только с лишениями. Майя Плисецкая с теплотой вспоминала про мир и взаимопомощь, что царили в битком набитой трёхкомнатной квартире инженера Падучева. В рассказах актёров армейского театра слова «Свердловск» и «гостеприимный» часто стоят рядом. МХАТ и вовсе вернулся на Урал уже в 1943 году, чтобы провести первый набор в московскую школу-студию. Из 280 претендентов выбрали четверых, в том числе и Владимира Трошина, который позже сыграл на сцене легендарного театра больше восьмидесяти ролей и прославился исполнением «Подмосковных вечеров».



Свердловский театр оперы и балета имени А. В. Луначарского, улица (ныне проспект) Ленина, 46а



Афиша районного смотра сельской художественной самодеятельности



Афиша «Декады искусства Урала» театра музыкальной комедии

Важным делом было и сотрудничество с композиторами, которые участвовали в конкурсах на лучшую патриотическую песню, и им нужны были тексты для их музыки. На стихи Агнии Барто «Уральцы бьются здорово» Тихон Хренников написал произведение, получившее высшую награду конкурса массовой песни «Урал – кузница оружия».

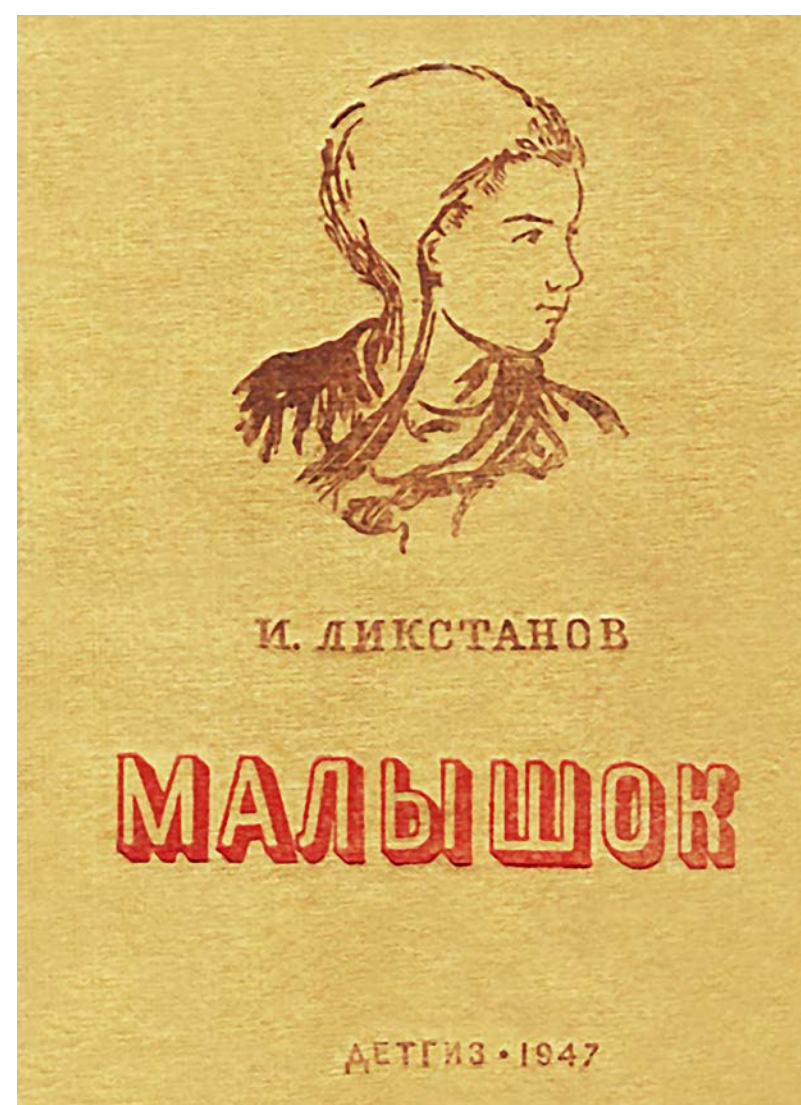
В первом варианте стихотворения ударные строчки у поэтессы звучали так: «Уральцы бьются здорово, им сил своих не жаль». Бажов заметил, обращаясь к автору: «А всё-таки видно, что москвичка писала. Не «им» сил своих не жаль, а «нам» – иначе со стороны получается. Сейчас уральцы для вас не «они», а «мы»».

Агния Барто с благодарностью пишет о том, насколько ценными были для неё уроки Павла Петровича. Ей хотелось писать о свердловских подростках, работающих на заводах, и она, по совету Бажова, пошла вместе с ними в училище, а потом к станку. «Ребята недолго чуждались меня, привыкли к моему присутствию, некоторым из них нравилось меня обучать, я была явно отстающей, ведь стремилась не столько овладеть профессией токаря, сколько понять, какими должны быть герои моих будущих стихов. Через несколько месяцев получила я разряд, правда низкий – второй, но это помогло мне приблизиться к волновавшей меня теме и написать книжку «Идёт ученик», посвящённую юным уральцам», – признаётся она в «Записках детского поэта».

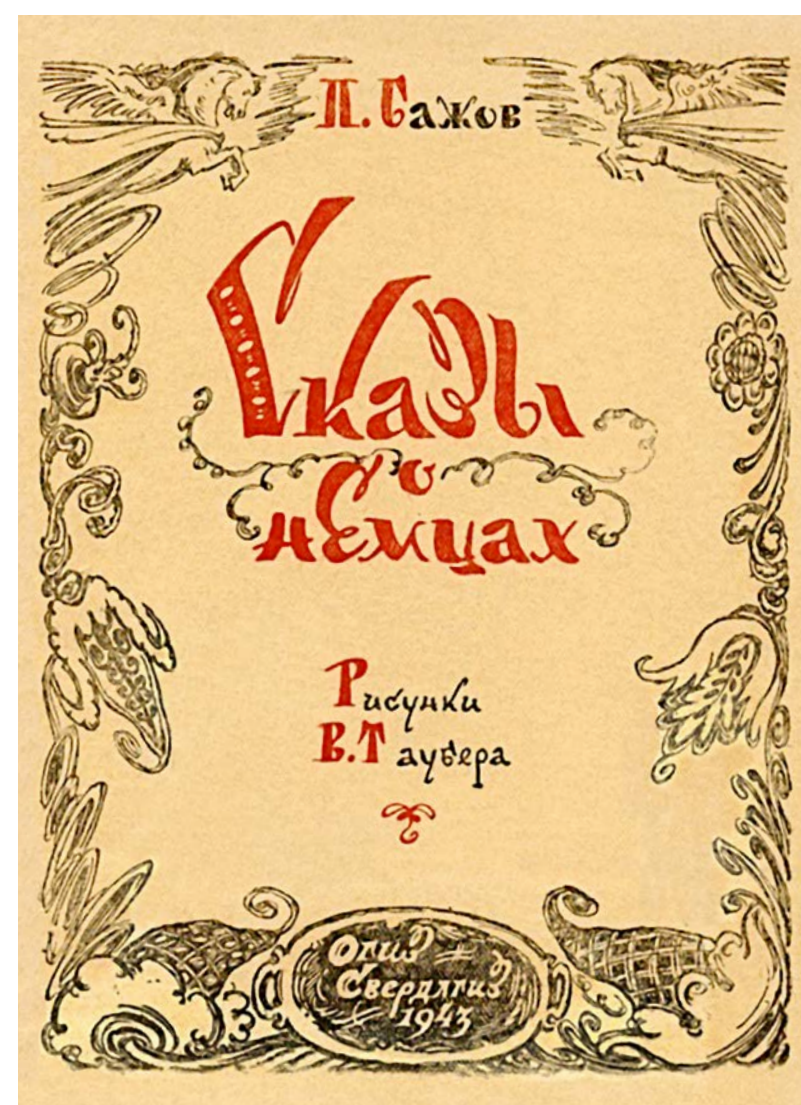
Военное время очень сблизило местных и приезжих авторов. Они размышляли в своём творчестве на одни темы: война, эвакуация, уральский характер, писали в заводские многотиражки, принимали участие в уборочной кампании. Об одном из субботников по переборке картофеля Евгений Пермяк отметил: «Впервые вся писательская организация обедала в одной столовой, не делясь на литерАторов и литерБэторов, хотя и были попытки отдельные табуретки сделать академическими. Но официантка решительно сказала: «Будя! Тут вам не Союз писателей!»».

Павел Бажов пишет в эти годы книги «Ключ–камень» и «Уральские сказы о немцах», где они во всех состязаниях всегда уступают местным умельцам в мастерстве.

Благодаря присутствию писателей в Свердловске удалось повысить статус и уральской организации. Мариэтта Шагинян, взявшаяся в 1942 году хлопотать за местных мастеров пера во время поездки в Москву, отметила в своём дневнике: «Наконец в этот приезд я выставила и провела кандидатуру П. П. Бажова на Сталинскую премию за «Малахитовую шкатулку». Было ещё совещание в ЦК Комсомола, там не была, но передала в Детиздат «Красные флажки» Ликстанова». Благодаря этим стараниям Павел Петрович действительно получил Сталинскую премию II степени, а свердловским писателям выделили дополнительное финансирование. Иосифу Ликстанову в 1948 году была присуждена Сталинская премия III степени за повесть «Малышок».



Книга И. И. Ликстанова «Малышок»



Книга П. П. Бажова «Сказы о немцах»



«Агитационная витрина», выпуск № 59 «Шире предмайское соревнование!», художник М. Н. Манюков, стихи Г. М. Славина

чали от государства большую поддержку, чем та, которую могли им дать родители. Удалось сохранить и практику вывоза ребят в летние пионерские лагеря. Жизнь школьников была наполнена множеством общественных дел, среди которых – шефство над госпиталями, подготовка тёплых вещей для красноармейцев и игрушек для других более нуждающихся детей, сбор бутылок и металлолома, также их привлекали к собиранию лекарственных растений и ягод, за

что иногда выплачивали небольшое вознаграждение. В медицинских учреждениях школьники чаще всего читали раненым и писали письма. С раннего возраста им приходилось видеть чужие физические страдания, искалеченные тела и смерть. Даже взрослым психологически это было очень тяжело, а туда приводили и малышей. Многие, кто к началу войны ещё не достиг школьного возраста, оказались в круглосуточных детских садах, так как их родители или воевали, или сутками трудились в тылу.



Тройка — Петь, Федя, Вера — Три советских пионера. В пункт приемный за углом Принесли железный лом. Лом не брошен был под завку, А отправлен в переплавку. И, прожда ступеней раз, И закалку, и чеканку.

Он на фронте, он — снаряд, Был по вражескому танку! Танк подбит, танк весь в огне! Так-то Петь, Федя, Вера, Три советские пионера, Помогли родной стране, Бить фашистов на войне, Честь за это им и слава!

Сбор железа — не забава, Не пустячная игра. К сборке лома! Дружно! Разом! Все обшарьте острым глазом, Найдите двор и каждый дом, Чтоб собрать железный лом.

Демьян Бедный

Агитационный плакат «Пионеры, к сборке лома! Дружно! Разом!», художник Л. М. Смехов, стихи Демьяна Бедного

«Снова за учёбу! Каникулы окончились. Вечера учащиеся I–VII классов свердловских школ снова сели за парты. Ребята неплохо отдохнули, запаслись новыми силами. Зимний отдых учащихся прошёл. Состоялись общегородские ёлки и детские гулянья на площади 1905 года, стадионе пионеров и школьников, тысячи учеников побывали на ёлках в театре юных зрителей, музкомедии, филармонии, школах и клубах города. Для детей участников Отечественной войны были устроены ёлка и вечер. Школы провели в эти дни немало интересных мероприятий. Удачно прошёл в школе № 16 пионерский сбор VII класса, в гости к ребятам пришли бойцы Красной армии. С полной нагрузкой работал в дни каникул стадион пионеров и школьников. Сотни ребят проводили здесь свой досуг, занимаясь зимним спортом. На катке и ледяных горках с утра до вечера кипела жизнь. За время каникул 7 300 школьников пользовались коньками с ботинками и 720 брали напрокат санки. С большим интересом изучали искусство ходьбы на лыжах. В массовых вылазках и тренировочных походах приняли участие 610 юных лыжников. Много ребят успешно сдавали нормы на значок «Будь готов к труду и обороне». Для малышей на льду была устроена нарядная ёлка, вокруг которой ежедневно устраивались массовые игры».

«Уральский рабочий», январь 1942 года

В ДНИ КАНИКУЛ

Впереводки с ветром мчатся мимо парящую украшенную елку юные конькобежцы. Лед катка стадиона пионеров и школьников, похожий на матовое стекло, весь вечерок замысловатыми слезами коньков. Позавчера здесь катались 1500 ребят. Сотни школьников с увлечением летели на санках с ледяных гор. 200 учащихся отправились на лыжные вылазки в Зеловую рощу и по другим маршрутам.

Свердловские ученики младших классов отдыхают. Они посещают зоопарк, утренние спектакли в театрах, школьные постановки и вечера самодеятельности, кино.

11 января на площади 1905 года состоялось детское гулянье. Площадь приняла праздничный вид. Появились новые яркие плакаты, панно на оборонные темы. Большим успехом пользуется ледяной дет-Мороз — могучий былинный русский богатырь, поразивший палачей фашистского чужака.

Под звуки веселой музыки на площадь в'ехал роборушиный двугорбый верблюд, запряженный в развалы, украшенные ельником. Он катал ребят по площадке.

На другом конце площади ребята тесным кружком окружали физкультурников. Спортсмены продемонстрировали фехтование. Затем начались игры и пляски.

Вчера в театре Музкомедии состоялась две ёлки. Их посетило 2000 детей.



Тысячи детей в первые дни каникул посетили ёлку в театре Музкомедии. Фото М. Галкина.

«Уральский рабочий», январь 1943 года



«Уральский рабочий», январь 1944 года