

В наше мирное время невозможно в полной мере осознать масштаб и важность задач, которые были возложены на железную дорогу в годы Великой Отечественной войны. Только представьте себе, что значит обслуживать фронт протяжённостью более четырёх тысяч километров, от Чёрного до Баренцева моря, и огромных размеров тыл. В годы войны на железной дороге, как и на фронте, нашлось место героизму, самоотверженности и трудовому подвигу.



С началом войны на долю железнодорожников выпало немало вызовов и испытаний. В военных условиях изменился не только тип перевозимых грузов, но и резко возросла дальность перевозки. Изменились пункты погрузки и выгрузки, для этих целей стали использовать неприспособленные станции, где не было ни специального оборудования, ни механизмов. Значительно возросла срочность доставки грузов, появились требования к скрытности и необходимости проведения маскировочных работ. Работа сильно осложнялась большими потерями в первые годы войны.



Начиная с первых дней войны, фашистская авиация сумела нанести серьёзный урон железным дорогам, пытаясь парализовать снабжение советских войск и городов. В период с июня по декабрь 1941 года совершили 6939 налётов на железнодорожные объекты, сбросили 46 000 авиабомб. Среди пострадавших магистралей были и тыловые — Куйбышевская, Пензенская и наша, Горьковская. Так, 22 октября 1941 года подвергся авиаудару элеватор и склады станции Сейма, недалеко от Дзержинска. С 4 по 6 ноября было два крупных налёта на Горький. В результате бомбардировок погибло 127 человек, тяжело ранено 176. Периодические бомбардировки предприятий города продолжались и в 1942, и 1943 годах.



Самым тяжёлым годом для железнодорожников стал 1942-й. Немецко-фашистские захватчики сумели занять огромную территорию страны, более чем вдвое сократив протяжённость наших железных дорог, с 106 100 км до 41 800 км. Поредел и парк паровозов с вагонами, их число сократилась на 14% и 21%.



За весь период войны было уничтожено 317 паровозных депо, 65 000 километров пути, 13 000 мостов и 4 100 станций. Было повреждено 15 800 паровозов и мотовозов, а также 428 000 вагонов. Было разрушено 129 ремонтных заводов. Тем не менее, несмотря ни на что, на фронт прибывали эшелоны, безостановочно шла доставка войск, боевой техники, продовольствия, горючего. Обрато, на восток, шла эвакуация в тыл и не только людей, но и целых заводов.



Переброска войск, техники и боеприпасов для железнодорожников была привычным делом и до начала войны. Но вот переправить практически треть страны с запада на восток, да ещё и под авианалётами и бомбёжками казалось чем-то невероятным. Необходимо было в кратчайшие сроки разработать и выполнить план эвакуации населения, тысяч заводов и фабрик, а также культурных ценностей. На плечи железнодорожников легла ответственность по перемещению в тыл страны промышленности и миллионов людей. К слову, нужно было не просто перевезти людей, необходимо было где-то разместить, а предприятия собрать обратно и запустить на них производство.



Чтобы выполнить поставленную задачу, с первого дня войны работу на железных дорогах перевели на военный график, отдавая приоритет военным эшелонам с грузами для фронта. Однако эвакуационные грузы занимали половину от общего грузопотока по железным дорогам, а в отдельных направлениях даже до 80%. По примерным подсчётам, для эвакуационных перевозок потребовалось около 1 500 000 вагонов и 30 000 поездов. Под вражескими обстрелами удалось эвакуировать на восток 2593 промышленных предприятия. Большинство заводов (около 70%) разместили на Урале, в Западной Сибири, Средней Азии и Казахстане, остальные в Поволжье и Восточной Сибири.



На Украине с июня по октябрь 1941 года вывезли 419 крупных и мелких промышленных предприятий. Из Ленинграда с июля 1941 эвакуировали более 700 тысяч жителей и вывезли 92 военных предприятия. Из столицы с 29 июня по 29 июля 1941 года вывезли почти миллион человек, а за сентябрь — октябрь удалось перевезти 498 предприятий. Эвакуация продолжалась и в 1942 году, в тыл перевозили население и предприятия из южных и юго-западных регионов: Воронежской, Орловской, Ростовской, Сталинградской областей, Ставропольского и Краснодарского краев. На Кубани и в Сальских степях вырос богатый урожай хлеба, его также удалось собрать и вывезти.



Для того чтобы ускорить передвижение эшелонов, железнодорожникам пришлось пересмотреть привычную работу и внедрить новые технические решения и методы труда. Так появились скоростное формирование поездов, безотцепочный ремонт вагонов, сдвоенные поезда, освоили вождение тяжеловесных составов. Для увеличения пропускной способности железных дорог уже в 1941-м применили метод «живой блокировки»: сигналисты регулировали движения, блокируя или пропуская составы. Естественно возросла и нагрузка на паровозные бригады. Эшелоны должны были проходить тысячи километров без остановок, поэтому для сменной локомотивной бригады к паровозу прицепляли жилой вагон.



К 1942 году большое количество железнодорожных путей оказались захваченными и были недоступны для использования. Одним из самых тревожных моментов стала подготовка к решающему контрнаступлению под Сталинградом. К городу стекалось в десять раз больше поездов, чем в довоенное время. Огромную роль в победе под Сталинградом сыграли железнодорожники — именно благодаря ускоренному строительству рокадной линии (железной дороги вдоль фронта) удалось подвести всё необходимое для наступления войск. Чтобы построить дорогу Свяжск — Сызрань — Саратов — Сталинград, использовали рельсы, снятые с БАМа.



Важность отстоять Сталинград сложно переоценить, ведь в то время не было нефтепроводов, и Волга была главной нефтяной артерией страны, и никак нельзя было допустить, чтобы её перекрыли немцы. Количество перевозок и потребность в нефти сильно возросли, в результате возник дефицит танкеров для ее перевозки. Но решение нашли. В Баку гружёные нефтью железнодорожные составы уходили прямо в Каспийское море, после чего тянулись буксирами. Цистерны находились в полупогруженном состоянии и в таком виде тянулись до Астрахани, где выводились на берег и продолжали движение.



Сейчас у большинства людей, когда они слышат фразу «Дорога жизни», в памяти всплывают «полуторки», везущие по льду грузы в Ленинград. Эта трасса называлась Военно-автомобильной дорогой № 101. Но, кроме автомобильной части, у неё были и железнодорожные участки. Всего за два месяца удалось построить линию Жихарево — Шлиссельбург. Сюда прибывали в бухты Гольцмана и Осиновец, которые соединялись железной дорогой со станцией Ладожское Озеро. Все работы на этих путях велись буквально в нескольких километрах от линии фронта.

С января по март 1942 года проложили 40-километровый участок железной дороги — от станции Войбокало до окончания Кареджской песчаной косы. Начали строительство свайно-ледовой железной дороги через Ладожское озеро. К моменту снятия блокады строители успели выполнить работу на 60%. За всё время блокады Ленинграда по Дороге жизни перевезли больше 1,6 млн тонн груза и эвакуировано в тыл почти 1,4 млн человек.

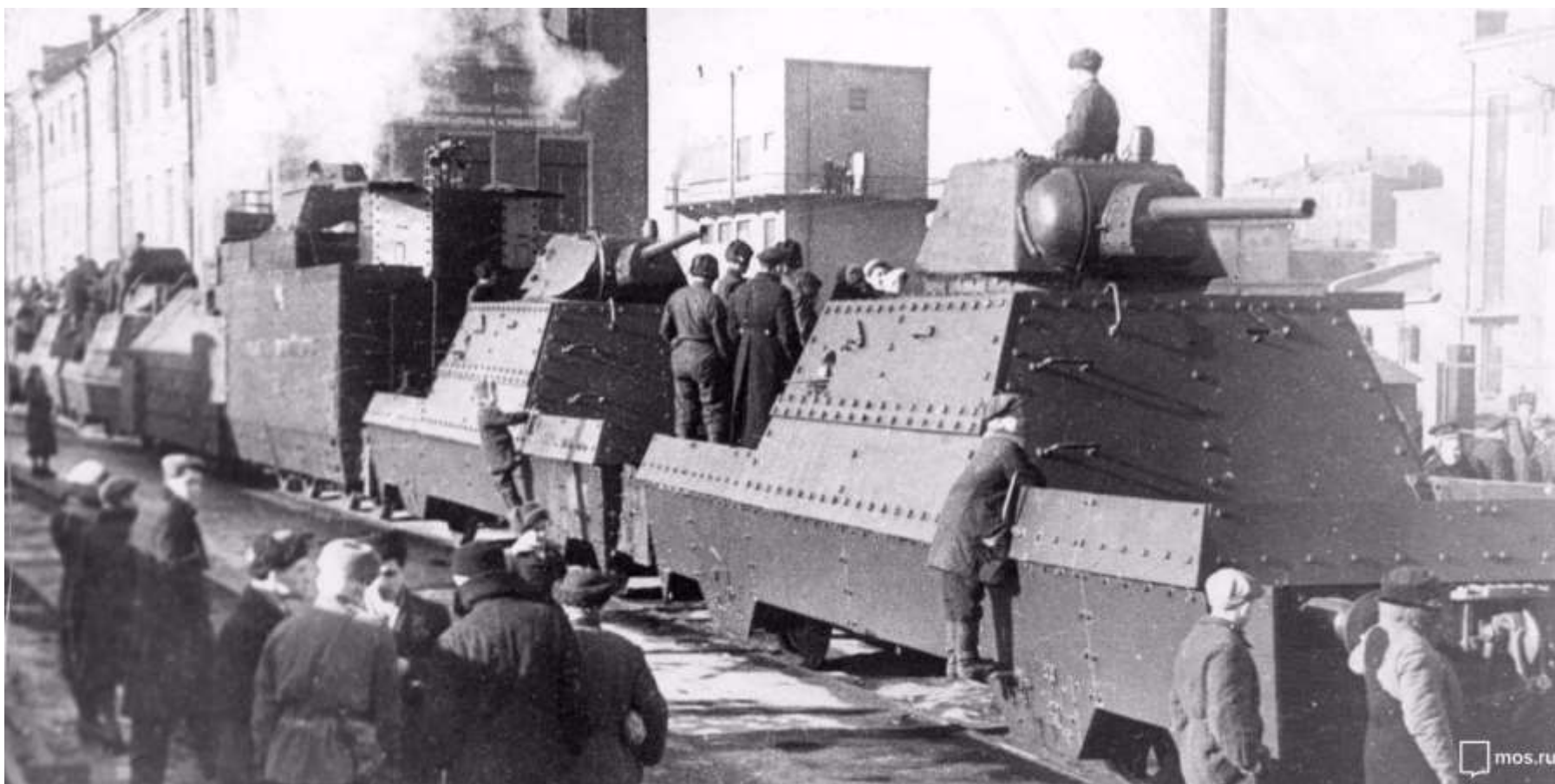


Война потребовала героизма не только от солдат, но и от рабочих, подвиг которых нисколько не меньше. Машинист Шипенин не покидал паровозной будки 113 часов — почти 5 дней! Машинист Дейнеко дежурил у реверса 106 часов.

Машинист Турушин, выполняя важное задание, проработал на паровозе беспрерывно 61 час. Бригада машиниста Мельникова водила поезда в прифронтной полосе 10 дней, не выходя из паровоза. За особые заслуги в обеспечении грузоперевозок для фронта и народного хозяйства в трудных условиях войны Президиум Верховного Совета СССР 5 ноября 1943 года присвоил звание Героя Социалистического Труда 127 железнодорожникам. За всё время войны свыше 100 тысяч железнодорожников были награждены орденами и медалями.



Поскольку свыше 80% всего грузооборота страны в годы Великой Отечественной войны обеспечивал железнодорожный транспорт, соответственно и выросло количество людей, занятых на железной дороге. Почти в 3 раза увеличилась численность железнодорожных войск с 97,3 до 271,6 тысяч человек. Их общие потери в период 1941—1945 гг. составили 118 700 человек. За военные годы было перевезено больше 19,7 миллионов вагонов с военными грузами, для этого потребовалось более 444,2 тысяч эшелонов.



К началу войны на вооружении СССР находилось 78 бронепоездов. Кроме них, были изготовлены артиллерийские площадки, бронеплощадки для ПВО, моторные бронев вагоны. Около 230 поездов были оборудованы зенитными установками и защищали небо над станциями, разъездами и перегонами от вражеской авиации. Всего в годы Великой Отечественной войны действовало примерно 200 бронепоездов. Конструкция и оснащение наиболее распространённого бронепоезда времён войны — БП-43, представляла собой:

- 4 артиллерийские бронеплощадки с пушками 76 мм в башнях от танков Т-34;
- бронев автомобиль, переделанный для движения по железной дороге;
- 2 бронеплощадки с зенитными установками, с автоматическими пушками калибром 37 мм;
- несколько платформ со всем необходимым для ремонта железнодорожного полотна;
- экипаж бронепоезда — от 20 до 35 человек.



Система была смонтирована на специальной платформе и позволяла вести огонь прямо с железнодорожных путей.

Башня со 180 мм орудием имела круговой сектор обстрела, вес снаряда, вылетающего из ствола, составлял 97 кг, дальность стрельбы — 38 км, скорострельность — 3 выстрела в минуту. Боевой расчёт установки — 40 человек. В случае необходимости система собиралась за 3–4 минуты и могла поменять местоположение. Максимальная скорость 160 тонной установки — 45 км/ч.

В период Великой Отечественной войны бронепоездами было уничтожено 840 пулеметов, 712 автомобилей, 370 танков, 344 орудия и миномета, 160 мотоциклов, 115 самолетов, 2 бронепоезда.



Впервые устройства для разрушения железнодорожных путей были применены в ходе Первой мировой войны. При отходе русской армии из Галиции и Польши железнодорожным войскам необходимо было разрушать пути, но взрывчатки для подрыва не хватало. Тогда подпрапорщик, по фамилии Червяк, служивший в 4-м железнодорожном батальоне, предложил простую конструкцию, которая смогла бы разрушать путь без применения взрывчатки. Конструкция представляла собой петлю из рельсов, привязанных к паровозу. Эта петля заводилась под оба рельса и при движении состава путь разрушался, рельсы гнулись, а шпалы ломались. Путиразрушитель получил название по фамилии своего изобретателя «Червяк». Такая конструкция применялась и во время Великой Отечественной войны.



Теплушка - один из главных символов Великой Отечественной войны. Его официальное название — Нормальный Товарный Вагон (НТВ). Он стоял на службе у железнодорожников с 1870-х годов до конца 1940-х. Вагоны переоборудовали для переброски войск, для этого в них устанавливали двух- или трёхъярусные нары, утепляли войлоком, пол делали двухслойным, с заполнением промежутка опилками. В центре ставилась печка-буржуйка. Стандартная вместимость теплушки — 40 человек или восемь лошадей. Размеры вагона 6,44 на 2,78 метра, грузоподъёмность — 18 тонн.



В годы войны в эвакуации раненых участвовали 11 863 санитарных поезда. Вместимость санитарного эшелона — 500–600 человек. В составе для помощи раненым были организованы вагоны для легко- и тяжелораненых, изоляторы, аптеки, перевязочные, кухни и служебные вагоны. Без сомнения, миллионы жизней советских солдат и мирных граждан были спасены благодаря военно-санитарным поездам, которые не только помогали и вывозили раненых, но и, по сути, являлись передвижными больницами.



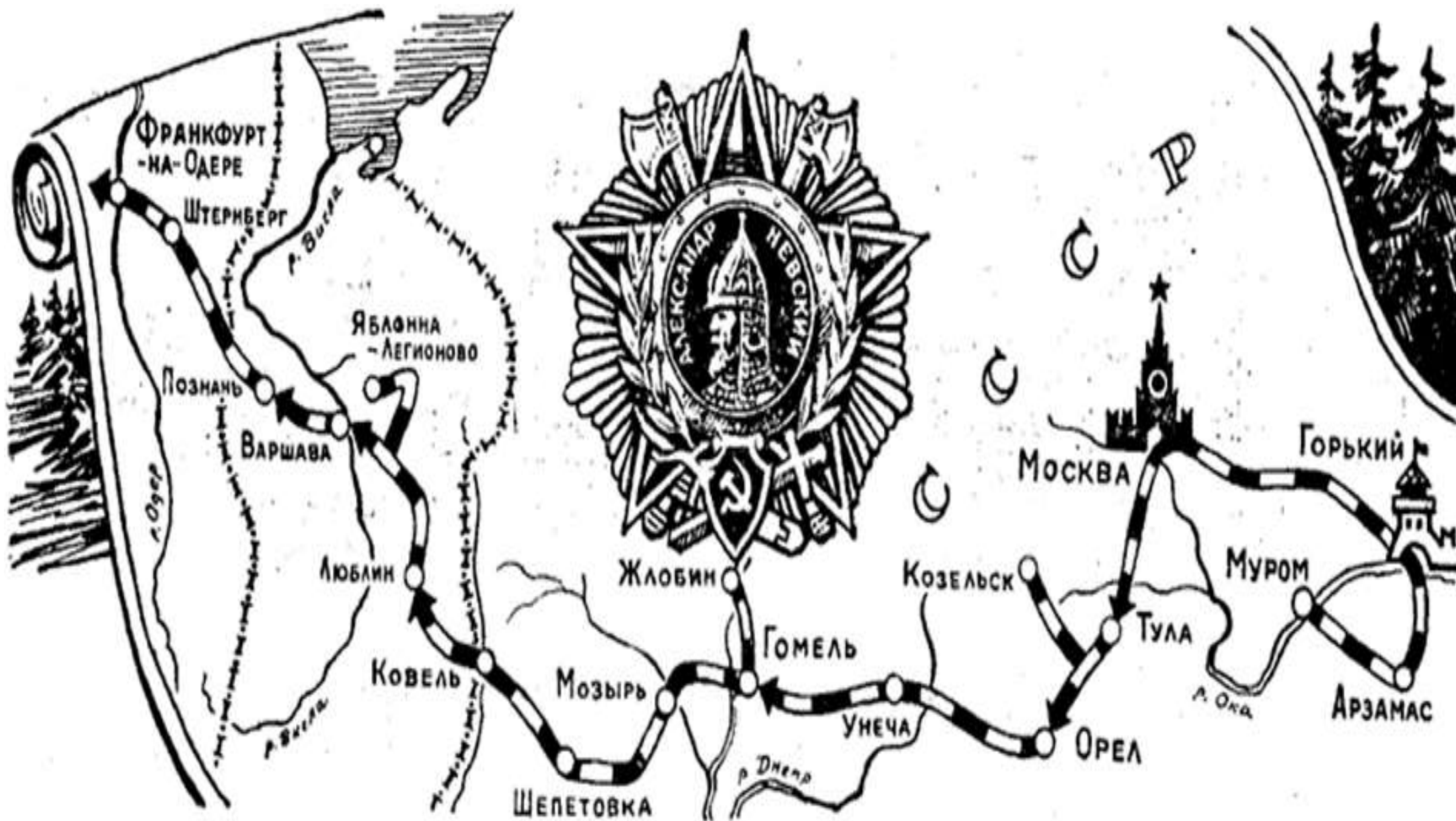
Бронепоезд № 659 "Козьма Минин" Построен в октябре 1941-го — феврале 1942 года железнодорожниками, рабочими паровозных и вагонных депо Горький-Пассажирский на собственные средства в свободное от работы время.

Формирование команды бронепоезда происходило также из числа рабочих этих депо.

Благодаря наличию четырех длинноствольных пушек бронепоезд мог обеспечить высокую концентрацию артиллерийского огня и вести прицельную стрельбу на дальность до 12 километров, а пусковые установки позволяли ему успешно поражать живую силу и технику противника.

9 февраля в Горький прибыл бронепоезд «Илья Муромец» из Муром, построенный по тем же чертежам. 21 февраля 1942 года было завершено формирование 31-го отдельного особого Горьковского дивизиона бронепоездов, которые сражались на главных направлениях Великой Отечественной войны.

Боевой путь 31-го Особого Горьковско-Варшавского ордена Александра Невского дивизиона бронепоездов





Советский эшелон с горючим перед отправкой на фронт

Впереди стоит паровоз серии «Э» — он выпускался с 1912 по 1957 гг. и по количеству построенных локомотивов (около 11 тысяч) и по общей продолжительности выпуска паровоз «Э» является абсолютным рекордсменом в истории мирового паровозостроения. В годы Великой Отечественной войны из них формировались колонны паровозов особого резерва Наркомата путей сообщения, которые обеспечивали военные перевозки, работая при этом в отрыве от основных депо, и тем самым сыграв значительную роль в победе Советского Союза.



Волжская рокада

Рокадами называют дороги – железнодорожные, шоссейные, обычные грунтовые, которые проходят в прифронтальной полосе параллельно линии фронта. Построенная в 1942 году всего за шесть месяцев новая железнодорожная ветка от станции Иловля вблизи Сталинграда до станции Свяжск около Казани длиной 978 километров связала Сталинградский промышленный район с остальной страной. Благодаря самоотверженному труду рабочих, которые в невероятно тяжелых условиях строили железную дорогу, часто под бомбежками немецкой авиации, удалось сохранить важные для всей страны транспортные коммуникации и транспортную связанность.



Волжская рокада стала настоящей железнодорожной дорогой жизни для жителей и защитников города. По построенной в кратчайшие сроки железной дороге удалось вывезти из Сталинграда примерно 600 паровозов, а также 26 тысяч различных вагонов с оборудованием сталинградских заводов, ранеными и беженцами. По этой же дороге к Волге отправились эшелоны с боеприпасами и войсками. Построенная в годы Великой Отечественной войны дорога эксплуатируется и сегодня.

Волжская рокада

