

Советские железнодорожники в годы великой отечественной войны

Замжицкий Н.С

Гр.922401

- ▶ Без железных дорог и самоотверженного труда железнодорожников не была бы одержана победа в Великой Отечественной войне. Достижения железнодорожников стали возможны благодаря грамотным административным и техническим решениям - как руководства, так и линейных служащих, которые в первые же месяцы войны проявили высокую эффективность в работе.
- ▶ В 1941-1945 гг. пространство военных перевозок заняло одну шестую часть суши. Важно отметить, что железнодорожники оказались профессионально готовыми к испытанию: до войны была проведена техническая модернизация транспорта, в частности внедрены мощные паровозы ФД - «Феликс Дзержинский», новые автосцепки и автоблокировки большегрузных вагонов и многое другое. Подвижной состав благодаря отработанной технологии перевозок и профессиональным навыкам труда мог осуществлять необходимые во время войны сверхперевозки.
- ▶ *(ФД21-3000 – советский грузовой паровоз типа 1-5-1 серии ФД21, выпущенный в 1940 году. Официально носил звание «Лучший паровоз Советского Союза. В настоящее время является памятником истории и объектом культурного наследия)*

- ▶ Разная ширина колеи в СССР и Европе не позволила немцам оперативно продвигать воинские грузы вслед за наступающими армиями в 1941 г. За все время они так и не научились ни работать на наших паровозах, ни в полной мере обеспечить надежную эксплуатацию своих паровозов в российских условиях, особенно зимой.
- ▶ С начала войны железнодорожникам необходимо было обеспечить огромные встречные потоки перевозок: эвакуируемых людей и промышленные предприятия - в тыл; живую силу и технику - к фронту. С первых дней войны в результате вражеских бомбардировок советские железные дороги были серьезно разрушены. Но и в этих в тяжелейших условиях отношение работников к железнодорожной технике оставалось очень бережным: даже разрушенные и затопленные паровозы в массе своей были затем восстановлены (известно, что под Одессой затопленные паровозы подняли со дна моря и отремонтировали - их так и называли «черноморы»). Из Ленинграда паровозы эвакуировали на баржах вместе с предприятиями и людьми.

- ▶ Вся история работы железнодорожников в те годы - это бессонный, ненормированный и опасный труд. Гражданские служащие проявляли поразительное хладнокровие: расцепляли горящие вагоны, тушили пожары, не покидали рабочих мест в бомбежки, работали машинистами бронепоездов. Женщины и совсем юные девушки порой выполняли не только изнурительную, но и очень опасную работу - например, сцепщицы. К концу войны женщины на железных дорогах составляли не 20-25%, как до войны, а уже 40-60% персонала. На магистралях необходимо было заменить ушедших на фронт мужчин, при этом можно было зарабатывать, чтобы прокормить семью.
- ▶ В 1943 г. посевные площади совхозов и подсобных хозяйств предприятий НКПС (Народного комиссариата путей сообщения) составляли 206 тыс., в 1944 г. - 300 тыс., а в 1945 г. - 317 тыс. гектаров. В 1944 г. из 100 рабочих 97 занимались огородничеством, посевные площади под индивидуальными и коллективными огородами железнодорожников выросли на 20%, а в 1945 г. - на 45% по сравнению с предыдущим годом.
- ▶ Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 16 марта 1942 г. заработная плата машинистов, помощников машинистов, кондукторов, кочегаров, поездных вагонных мастеров, составителей поездов была повышена на 10-40%. Всего за период с 1941 по 1945 г. фонд заработной платы работников, занятых на эксплуатации железных дорог, возрос на 79,5%, а средняя месячная зарплата одного работника увеличилась на 48,2%. На железных дорогах юга за 1944-1945 гг. было восстановлено и введено в эксплуатацию 482 тыс. квадратных метров жилой площади, построено 1237 общежитий на 21 057 человек, восстановлено и вновь организовано 235 сапожных, 164 пошивочных мастерских, 362 объекта бытовых услуг. Начали функционировать 194 клубов и дворцов культуры, 1302 красных уголка, 98 библиотек, 51 радиоузел.

- ▶ За 1941-1944 гг. только на железных дорогах центра были построены жилые дома общей площадью 279 тыс. квадратных метров, в которые вселились 60 тыс. семей железнодорожников (в 1943 г. в ведении железных дорог сохранилось менее 50% довоенного жилого фонда).
- ▶ Железнодорожный транспорт стал спасением для сотен тысяч раненых. 6 тыс. вагонов было выделено для санитарных поездов. При этом такой состав представлял собой не просто средство для транспортировки раненых - это был госпиталь на колесах, полноценное лечебное передвижное учреждение, включавшее операционные, многочисленные койки, бани, прачечные и подсобное хозяйство.

- ▶ Для бесперебойной работы железной дороги была необходима отличная организация паровозного хозяйства. В прифронтной полосе, как правило, были уничтожены депо для ремонта паровозов, а объемы перевозок, особенно в период подготовки наступления, были огромны. Для того чтобы паровозный парк был в исправности, приняли исключительно важное решение о создании так называемых Паровозных колонн особого резерва - специального формирования НКПС. Всего было сформировано 106 таких колонн, в них имелось 2280 паровозов, руководство ими возглавил заместитель наркома путей сообщения В. А. Гарнык.
- ▶ Колонна состояла из группы паровозов и вагонов, среди которых были вагон-штаб, турный вагон для проезда сменной бригады, который категорически запрещалось отцеплять от паровоза; вагон-мастерская, вагон-склад и др. Бригады в них умели не только управлять паровозом, но и самостоятельно его ремонтировать. Паровозные колонны являлись засекреченными соединениями, особым подразделением НКПС, их личный состав имел воинские звания. В 1943 г. была изменена форма железнодорожников: по аналогии с военной введены погоны и другие знаки различия.

Задачи железнодорожных войск в военный период

- ▶ обеспечение сосредоточения и развертывания стратегического эшелона вооруженных сил
- ▶ эвакуация граждан, оборудования промышленных предприятий, ценного имущества
- ▶ участие в оборонительных сражениях и наступательных операциях
- ▶ заграждение, прикрытие и развитие сети железных дорог
- ▶ восстановление пути и искусственных сооружений
- ▶ техническая разведка и разминирование транспортных объектов

Эвакуация промышленности и населения

- ▶ С самых первых дней войны на плечи железнодорожников легла задача по эвакуации отечественной промышленности. Советским правительством было принято стратегическое решение о передислокации на восток всех важнейших предприятий из европейской части страны. В короткие сроки вся советская производственная база была перестроена в глубоком тылу, недосягаемом для гитлеровской армии
- ▶ Маршал СССР Георгий Жуков назвал эвакуацию «равной величайшим битвам Второй мировой войны».
- ▶ Эвакуационные перевозки этого периода составили около **1,5 млн вагонов**, или **30 тыс. поездов**. По официальной статистике, на восток под огнем врага было вывезено **2593 промышленных предприятия**
- ▶ 30% размещено в Поволжье и Восточной Сибири, 70% размещено на Урале, в Западной Сибири, Средней Азии и Казахстане. Эвакуационные грузы составляли около 50% общего грузопотока по железным дорогам, а на отдельных линиях - до 80%

Крупнейшие операции первой волны эвакуации

- ▶ **Украина** С июня по октябрь 1941 г. из республики было вывезено в общей сложности 283 крупных промышленных предприятия и 136 небольших заводов
- ▶ **Ленинград** С июля 1941 г. по железной дороге из города удалось эвакуировать более 700 тыс. жителей, а также вывезти 92 предприятия, специализировавшихся на военном производстве, и некоторые цеха Кировского и Ижорского заводов
- ▶ **Москва** С 29 июня по 29 июля 1941 г. из столицы железнодорожным транспортом было вывезено 950 тыс. человек гражданского населения. За сентябрь - октябрь на восток было отправлено 498 промышленных предприятий

Вторая волна эвакуации (лето 1942 г.)

- ▶ Несмотря на стремительное продвижение врага вглубь страны, железнодорожники смогли в кратчайший срок перебазировать в тыл предприятия и население из южных и юго-западных регионов: Воронежской, Орловской, Ростовской, Ворошиловградской и Сталинградской областей, Ставропольского и Краснодарского краев, а также некоторых других районов, оказавшихся под ударами противника. Кроме того, по железной дороге был вывезен хлеб из зернохранилищ, расположенных в Сальских степях и на Кубани, где вырос богатый урожай

Отмечая роль железнодорожного транспорта в достижении Победы в Великой Отечественной войне, следует еще глубже изучать, оценивать и учитывать большой полученный опыт работы отраслей в сложных военных условиях, чтобы совершенствовать ее настоящую работу, принимать эффективные решения, особенно в вопросах управления, повышать слаженность и мобильность всех звеньев единого производственно-технологического комплекса железнодорожного транспорта.