

Поздравляем!

РАБОТНИКОВ ОАО «ЯЖДК» – ЮБИЛЯРОВ

В ДЕКАБРЕ 2014 г.

Тунгусова Олега Геннадьевича, машиниста тепловоза; **Тунгусова Сергея Геннадьевича**, машиниста тепловоза; **Сёмину Елену Львовну**, уборщика производственных помещений, локомотивное депо; **Факрутдинову Галину Петровну**, заведующего хозяйством, дистанция гражданских зданий и сооружений; **Шарипова Александра Петровича**, машиниста экскаватора, УМиАТ; **Бажан Вячеслава Анатольевича**, машиниста крана, вагонное депо; **Юшкова Эдуарда Артуровича**, электромонтера по ремонту и обслуживанию электрооборудования, дистанция электроснабжения; **Михайловского Ивана Викторовича**, слесаря по ремонту тепловозов, локомотивное депо.

В ЯНВАРЕ 2015 г.

Дивеева Сергея Александровича, помощника машиниста хоппердозаторной вертушки, вагонное депо; **Жукову Галину Анатольевну**, проводника служебно-технического вагона, вагонное депо; **Сорокина Александра Сергеевича**, водителя автомобиля, УМиАТ; **Мальцева Олега Николаевича**, дорожного мастера, дистанция пути; **Шишгина Сергея Анатольевича**, и.о. начальника дистанции пути; **Мельника Василия Михайловича**, бригадира монтеров пути, дистанция пути; **Тодорову Елизавету Епифановну**, приёмсдатчика груза и багажа, ст. Коротчаево; **Далалоян Анну Васильевну**, оператора заправочной станции, УМиАТ; **Таратыкина Павла Николаевича**, старшего осмотровика-ремонтника вагонов; **Кузнецова Владимира Ивановича**, монтера пути, дистанция пути; **Корвель Ивана Феликсовича**, машиниста тепловоза; **Сидорова Василия Михайловича**, столяра, дистанция пути.

В ФЕВРАЛЕ 2015 г.

Мокину Валентину Константиновну, техника дистанции пути; **Семенову Нину Федоровну**, товарного кассира, ст. Фарафонтьевская; **Болдорева Сергея Викторовича**, помощника машиниста тепловоза; **Мусина Раузята Равиловича**, бригадира монтеров пути, дистанция пути; **Фощенко Владимира Николаевича**, оператора котельной, дистанция гражданских зданий и сооружений; **Тураева Владимира Леонтьевича**, водителя автомобиля, УМиАТ; **Болдыреву Надежду Александровну**, заведующего домом отдыха локомотивных бригад; **Платанюк Ольгу Григорьевну**, начальника отдела грузовой и коммерческой работы; **Лапай Владимира Михайловича**, машиниста железнодорожного крана, дистанция пути; **Покуленко Сергея Кирилловича**, машиниста электростанции передвижной, дистанция сигнализации и связи.

В МАРТЕ 2015 г.

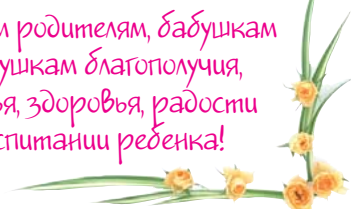
Кузовникову Ольгу Викторовну, дежурного по парку, ст. Коротчаево; **Похвалинскую Светлану Владимировну**, телефониста, дистанция сигнализации и связи; **Кузьмина Игоря Ивановича**, бригадира монтеров пути, дистанция пути; **Лучковскую Галину Владимировну**, мастера цеха ремонта, локомотивное депо; **Минаева Владимира Александровича**, машиниста тепловоза; **Бондаренко Лидию Васильевну**, инженера по нормированию труда, локомотивное депо.



Поздравляем работников Компании с рождением детей (декабрь 2014 г. – март 2015 г.):

Ситникова Александра Леонидовича, слесаря по ремонту вагонов ПТО ст. Новый Уренгой, с рождением сына **ЕГОРА**; **Ибрагимов Якуба Мухаматовича**, составителя поездов ст. Коротчаево, с рождением сына **РУСЛАНА**; **Спирина Дмитрия Сергеевича**, электромеханика связи дистанции сигнализации и связи, с рождением сына **ЕЛИСЕЯ**; **Гиронимус Наталью Георгиевну**, техника расшифровщика локомотивного депо, и **Гиронимус Константина Игоревича**, слесаря по ремонту тепловозов, с рождением сына **НИКОЛАЯ**; **Казюциц Ольгу Валерьевну**, приемсдатчика груза и багажа ст. Новый Уренгой, с рождением сына **РУСЛАНА** и дочери **ЛИНДЫ**; **Фирсова Николая Алексеевича**, дежурного по парку ст. Новый Уренгой, с рождением сына **АНАТОЛИЯ**; **Харина Романа Александровича**, дорожного мастера дистанции пути, и **Харину Лилию Юрьевну**, старшего дежурного стрелочного поста ст. Коротчаево, с рождением сына **МАТВЕЯ**; **Тютину Ксению Анатольевну**, оператора при дежурном по ст. Коротчаево, с рождением дочери **АЛИСЫ**; **Фирулеву Людмилу Юрьевну**, старшего дежурного стрелочного поста ст. Коротчаево, с рождением дочери **КРИСТИНЫ**; **Качакаева Алимхана Мирзахановича**, составителя поездов ст. Фарафонтьевская, с рождением сына **МУРЗАХАНА**; **Тонюк Василия Андреевича**, слесаря по ремонту тепловозов локомотивного депо, с рождением сына **РОМАНА**; **Гамзатова Казбека Мукаевича**, кондуктора грузовых поездов ст. Новый Уренгой, с рождением дочери **АЛИНЫ**; **Курей Гоару Сейрановну**, приемсдатчика груза и багажа ст. Коротчаево, с рождением сына **АРТЕМА**; **Терновского Дмитрия Михайловича**, дежурного стрелочного поста ст. Коротчаево, с рождением дочери **ОЛЬГИ**; **Хабарова Сергея Владимировича**, помощника машиниста тепловоза, с рождением дочери **АННЫ**; **Манаккову Ксению Викторовну**, юрисконсульта, АУП, с рождением дочери **АЛИСЫ**.

Желаем родителям, бабушкам и дедушкам благополучия, счастья, здоровья, радости в воспитании ребенка!



Администрация ОАО «ЯЖДК» выражает благодарность за добросовестный многолетний труд работникам, вышедшим на пенсию с декабря 2014 г. по март 2015 г.:

Зенкову Василию Никитовичу, заместителю начальника дистанции пути; **Войтенко Владимиру Викторовичу**, машинисту тепловоза; **Скоробогатову Николаю Николаевичу**, машинисту тепловоза; **Тимошуку Николаю Ивановичу**, машинисту тепловоза; **Дерягину Василию Михайловичу**, помощнику машиниста тепловоза; **Габитову Багдату Zufаровичу**, машинисту-инструктору локомотивных бригад; **Неделько Виктору Ивановичу**, аккумуляторщику цеха ремонта, локомотивное депо; **Каширских Владимиру Ивановичу**, водителю автомобиля, УМиАТ; **Миргалиеву Альберту Батыргареевичу**, трактористу, АМиАТ; **Заровнятных Владимиру Михайловичу**, слесарю по ремонту автомобилей, УМиАТ; **Овиновой Наталье Ивановне**, приемсдатчику груза и багажа, вокзал ст. Коротчаево; **Мигулевой Анне Владимировне**, дежурному по ст. Ево-Яха.

Желаем пенсионерам ОАО «ЯЖДК» удач в дальнейшем жизненном пути, реализации замыслов, добра и благополучия Вам, Вашим детям, внукам и родным!

Ямальский Железнодорожник

ГАЗЕТА ОАО «ЯМАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ»

Уважаемые ветераны
Великой Отечественной войны,
жители города Новый Уренгой,
земляки!
Дорогие труженики и ветераны
железных дорог Севера!
От всей души поздравляю
Вас и Ваших родных
с 70-летием Победы в Великой
Отечественной войне!

Победа имеет всемирно-историческое значение. Народы и Вооруженные силы Советского Союза отстояли свободу и независимость нашей Родины. Разгром германского фашизма и японского милитаризма оказал глубочайшее воздействие на весь ход мирового развития. Железнодорожный транспорт существенно повлиял на исход войны, став надежной опорой нашего Отечества и его доблестной армии, как в оборонительных, так и в наступательных операциях. В сложных условиях военного времени работники отрасли внесли достойный вклад в победу над врагом, их героическими усилиями обеспечивались потребности фронта и тыла в перевозках.

Участие железнодорожников в Великой Отечественной войне получило высокую оценку руководства страны. За выдающиеся заслуги правительственными наградами были отмечены более 36 тыс. воинов-железнодорожников, 125-ти железнодорожникам присвоено звание Героя Социалистического Труда, десятки тысяч тружеников стальных магистралей награждены орденами и медалями. Особо отличившимся предприятиям вручены на постоянное хранение Красные знамена Государственного Комитета Обороны и Наркомата путей сообщения.

Великая Победа является нашим общим достоянием. День Победы – это поистине всенародный, самый дорогой и светлый праздник для нас. Честь и слава воинам-победителям, труженикам тыла, низкий поклон всем ветеранам Великой Отечественной войны!

Я.С. Крафт,
генеральный директор
ОАО ЯЖДК»



ПОКА МЫ ПОМНИМ
ПРОШЛОЕ
У НАС ЕСТЬ
БУДУЩЕЕ

Седина побелила виски,
Снова ноют зажившие раны,
Вы совсем уже старики -
Той, огромной войны ветераны.

Вы идете в парадном строю,
И на солнце награды сияют,
Победили в последнем бою -
В том, пропахнувшем порохом мае.

Вспоминаете вы, как не раз
На рассвете в атаку ходили,
Вы совсем постарели сейчас,
А тогда все так молоды были.

Вам спасибо и низкий поклон
За Победу, за веру, за славу,
И ваш подвиг

в сердцах сохранен
В честь великой
Российской державы!

С. Н. Чурашев,
главный инженер
ОАО «ЯЖДК»

Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 годов

ПЕРЕСТРОЙКА РАБОТЫ НА ВОЕННЫЙ УКЛАД. Стратегическое значение железных дорог для страны подтвердилось в годы Великой Отечественной войны. Вероломное нападение 22 июня 1941 года гитлеровской Германии на Советский Союз потребовало с первых дней войны громадного по масштабам перемещения по железным дорогам войск и воинских грузов к фронту, невиданных ранее размеров перебазирования промышленности и эвакуации населения с запада на восток – на Урал, в Поволжье, Сибирь, Казахстан, Среднюю Азию. Только летом и осенью 1941 года железные дороги доставили на фронт 291 дивизию, 94 бригады и свыше двух миллионов человек маршевых пополнений. Одновременно из фронтовой зоны было вывезено 2593 крупных предприятия, в том числе 1560 – оборонного значения, множество различных учреждений и организаций, эвакуированы 18 млн. человек. Потребовалось произвести грандиозные маневры подвижным составом, форсировать планирование и организацию воинских перевозок. Железнодорожный транспорт стал мощным средством обеспечения боевых действий войск и сил флота. Для ускорения подвоза на линию огня горючего и смазочных материалов создавались «вертушки», которые обозначались специальными номерами и закреплялись за определенными фронтами. Каждая из них имела в своем составе по 20 цистерн и теплушку для коменданта и караула. В годы войны предприятия железнодорожного транспорта построили сотни бронепоездов, обеспечивали их ремонт и экипировку. Эти «крепости на колесах» уча-

ствовали в сражениях и обеспечивали боевое прикрытие железнодорожных объектов. Большую работу выполняли железнодорожники в медицинском обеспечении армии, организовывали оборудование и курсирование сотен военно-санитарных поездов, обеспечив при этом четкую деятельность лечебных учреждений отрасли.

Приказом Наркомата путей сообщения (НКПС) 24 июня 1941 года был введен воинский график движения поездов с осуществлением комплекса мероприятий. Предусматривалось первоочередное продвижение воинских эшелонов, максимальное использование пропускной способности линии, согласованная работа станций снабжения и выгрузки. Для выполнения больших объемов перевозок использовались эффективные методы организации движения поездов: пропуск эшелонов в обход загруженных участков, введение одностороннего движения, отправление поездов вслед и другое. Широко применялось скоростное формирование и вождение поездов, безотцепочный ремонт подвижного состава, устанавливались единые технологические процессы работы станций и подъездных путей. В короткие сроки перестраивалась работа всех подразделений железнодорожного транспорта на военный уклад.

После разгрома вражеских сил под Сталинградом (начало февраля 1943 г.) шла усиленная подготовка советских войск к наступательной операции на Курской дуге. В тот период Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 года все железные дороги были переведены на воен-

ное положение, а рабочие и служащие объявлены мобилизованными на период войны и закреплялись для работы на транспорте.

РЕМОНТНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ И СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ. Фашистские стратеги в своих планах предусматривали нанесение концентрированных ударов по железнодорожным коммуникациям, чтобы парализовать их работу, нарушить связь фронта с тылом. Вражеская авиация наносила бомбовые удары по станциям, депо, перегонам, мостам, поездам и другим объектам. Железнодорожники в сложной обстановке действовали смело и мужественно, устраняли повреждения путей и других устройств, обеспечивая бесперебойное движение поездов. Государственный Комитет Обороны 3 января 1942 года принял постановление «О восстановлении железных дорог». На его основании в Наркомате путей сообщения (НКПС) создано Главное управление военно-восстановительных работ, в состав которого вошли железнодорожные войска, переданные из Наркомата обороны в ведение НКПС, а также все основные ремонтно-восстановительные и строительные подразделения, находившиеся до этого в различных отраслевых главках. Все эти структуры получили общее название «Спецформирования НКПС». Всего в годы Великой Отечественной войны действовало более двух тысяч спецформирований, являющихся передвижными отрядами военных железнодорожников, которые находились на положении военнослужащих, состоящих в рядах Красной армии.

Личный состав спецформирования - колонны паровозов особого резерва НКПС № 35 под Сталинградом



Бронепоезд в боевом рейде, 1941 г.



КУАВИН ГРИГОРИЙ ПАВЛОВИЧ (21.01.1903 – 26.07.1944), Герой Советского Союза (посмертно). Помощник командира стрелкового взвода 1021-го стрелкового полка 307-й Новозыбковской дивизии 50-й армии 2-го Белорусского фронта, ефрейтор.

Родился в селе Байны ныне Богдановичского района Свердловской обл. До войны работал на железнодорожной станции Синарская (в настоящее время в черте города

Каменск-Уральский). Призван в ряды Красной Армии в октябре 1941 г. В боях Великой Отечественной войны с марта 1944 г. Участвовал в сражениях за освобождение Белоруссии и Польши.

В боях за деревню Харасимовиче (Польша) своим телом закрыл амбразуру вражеского дзота. Ефрейтор Кунавин похоронен в деревне Серютвица (Польша), а затем перезахоронен в польской деревне Харасимовиче, в бою за которую

он отдал свою жизнь. Отважному советскому воину установлен памятник в этой деревне.

Памятник Герою установлен в городе Каменск-Уральский. Его имя носят школа № 60 и улица в Каменск-Уральском. На здании станции Богданович в память о Г.П. Кунаеве установлена мемориальная доска. В школе № 60 Каменск-Уральском создан музей, на фасаде ее здания установлена мемориальная доска.



ЧИСТЯКОВ МАКСИМ АНДРЕЕВИЧ (08.05.1909 – 19.12.1992), Герой Советского Союза. Командир орудия 167-го гвардейского легкого артиллерийского полка 3-й гвардейской легкой артиллерийской Бахмачской бригады 1-й гвардейской артиллерийской Глуховской Краснознаменной дивизии Резерва Главного Командования (РГК) 60-й армии Центрального фронта, гвардии сержант.

Родился в деревне Чусовая (Курганская обл.). С 1934 г. жил в Свердловской области. Работал столяром на Свердловской кроватно-мебельной фабрике и на Туринском

участке Свердловской железной дороги. В Красной Армии с октября 1941 г. На фронте в Великую Отечественную войну с августа 1942 г. Сражался на Сталинградском, Донском, Центральном фронтах. Был четыре раза ранен.

Гвардии сержант Чистяков особо отличился в боях 3 октября 1943 г. при форсировании реки Днепр у села Староглыбов (Черниговская обл.) Переправив на лодках вверенное ему орудие с расчетом, Чистяков прямой наводкой уничтожил вражеские огневые точки. Умелыми действиями командир орудия М.А. Чистяков с бойцами расчета способствовал овладению узлом сопротивления неприятеля – селом Губино (Киевская обл.).

17 октября 1943 г. гвардии сержанту М.А. Чистякову присвоено звание Героя Советского Союза. После войны жил и работал в г. Львов (Украина). После смерти похоронен на Голосковском кладбище во Львове.



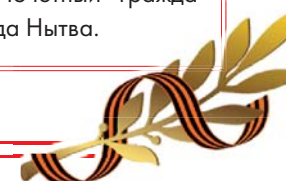
ПОНОМАРЕВ МИХАИЛ ПЕТРОВИЧ (20.11.1915 – 01.09.1992), Герой Советского Союза. Командир отделения 66-го отдельного отряда дымомаскировки и дегазации Днепровской Краснознаменной ордена Ушакова 1-й степени военной флотилии, старшина 1-й статьи.

Родился в деревне Кошели Нытвенского района Пермского края. До войны работал слесарем на станции Пермь-2, в милиции г. Молотов (Пермь). Участник советско-финляндской войны 1939 – 1940 гг. В боях ВОВ с сентября 1942 г. на Сталинградском фронте.

Старшина 1-й статьи Пonomarev особо отличился в десантных операциях на территории Белоруссии.

29 июня 1944 г. при освобождении г. Петриков отделение Пономарева провалилось в центр города, отвлекая на себя значительные силы неприятеля, чем содействовало продвижению в Петриков десантного отряда Днепровской военной флотилии. Неоднократно отделение под командованием М.П. Пономарева высаживалось во вражеский тыл на реке Припять для разведки расположения противника. 12 июля 1944 г. в составе десантного отряда подразделения Михаила Пономарева высадились в занятый гитлеровцами Пинск и два дня вело уличные бои, участвуя в отражении одиннадцати вражеских контратак. В боях за Пинск старшина 1-й статьи Пономарев лично подорвал гранатами дзот и две пулеметные огневые точки противника. 7 марта 1945 г. М.П. Пономареву присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны М.П. Пономарев жил и работал на одном из заводов в городе Перми. Умер в 1992 г., похоронен на Нижне-Курыинском кладбище в Перми. Почетный гражданин города Нытва.





**ПУРГИН
КУЗЬМА СТЕПАНОВИЧ**
(11.11.1903 – 12.10.1944),
Герой Советского Союза.
Командир отделения свя-
зи 1848-го истребительно-
противотанкового артил-

лерийского полка 30-й отдельной истребительно-противотанковой артиллерийской бригады 7-й гвардейской армии Степного фронта, сержант.

Родился в селе Троицкое Свердловской обл. До войны работал бригадиром пути на ст. Богданович. В Красной Армии с 1942 года. Воевал на Воронежском и Степном фронтах. Сержант Пургин 26 сентября 1943 г. в числе первых под сильным огнем противника переправился через реку Днепр у села Бородаевка (Днепропетровская обл.) и, проложив кабельную линию, установил связь с батареей на плац-

дарме. Мужественный связист своевременно устранял повреждения на линии, участвовал в отражении контратак гитлеровцев.

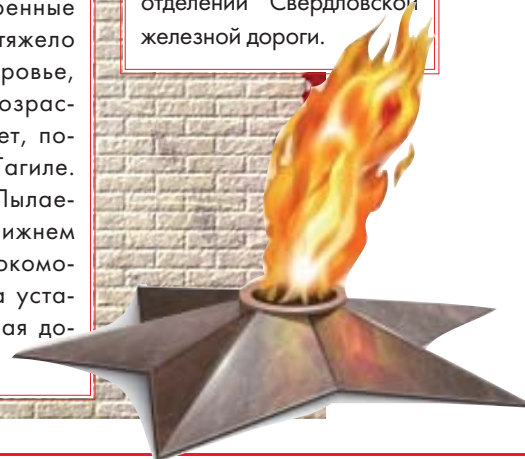
7 октября 1943 г. в бою у села Погребная К.С. Пургин сумел обеспечить бесперебойную связь при смене огневых позиций подразделений полка. 26 октября 1943 г. сержанту Пургину присвоено звание Героя Советского Союза. В бою 12 октября 1944 г. пал смертью храбрых. Похоронен в румынской деревне Влаха.

Имя Героя носит улица в городе Богданович Свердловской области. На здании станции Богданович установлена мемориальная доска.



**СТРИГАНОВ
КОНСТАНТИН
ГРИГОРЬЕВИЧ**
(30.09.1912 – 14.01.1944),
Герой Советского Союза.

Родился в селе Покровском Артемовского района Свердловской обл. До войны работал бригадиром путевых рабочих Егоршинского отделения Свердловской железной дороги. В Красную Армию призван 4 февраля 1942 г. В боях с немецко-фашистскими захватчиками участвовал командиром отделения 520-го Дрогобычского стрелкового полка 167-й стрелковой Сумско-Киевской дважды Краснознаменной дивизии. Звание Героя Советского Союза присвоено 10 января 1944 г. Погиб 14 января 1944 г. в бою у деревни Воротиловка (Киевская обл.). Имя Героя занесено в Книгу Памяти Свердловской области. Его именем названа станция на Егоршинском отделении Свердловской железной дороги.



четырёх рыбацких лодок соорудил весельный паром, и с бойцами своего отделения переправил на плацдарм у Киева артиллерийский дивизион и два батальона пехоты. Оказывая инженерную поддержку передовым частям 167-й стрелковой дивизии, бойцы 180-го отдельного батальона одними из первых ворвались в Киев. 6 ноября 1943 г. столица Украинской ССР была освобождена от немецко-фашистских захватчиков, а 13 ноября 1943 г. старшему сержанту Пылаеву было присвоено звание Героя Советского Союза.

После окончания ВОВ К.Ф. Пылаев вернулся в Нижний Тагил, работал в депо ст. Смычка. Военные тяготы и ранения тяжело сказались на его здоровье, он ушел из жизни в возрасте сорока четырёх лет, похоронен в Нижнем Тагиле. Именем Героя К.Ф. Пылаева названа улица в Нижнем Тагиле. На здании локомотивного депо Смычка установлена мемориальная доска в его честь.



**ПЫЛАЕВ
КОНСТАНТИН
ФЕДОРОВИЧ**
(28.12.1914 – 16.05.1959),
Герой Советского Союза.
Командир отделения 180-го
отдельного саперного бата-
льона 167-й стрелковой ди-
визии, старший сержант.

Родился в заводском поселке Нижнетагильский Завод (Пермская губерния). До призыва на военную службу работал слесарем в вагонном депо. В ряды Красной Армии призван 7 января 1942 г. Участвовал в боях за Воронеж, в битве на Курской дуге. Во время битвы за Днепр противник, стре-

мья сорвать наступление частей 167-й стрелковой дивизии, предпринял попытку выйти в тыл наших войск через небольшую ложину. К.Ф. Пылаев своевременно обнаружил маневр противника. Вместе с саперами он заминировал ложину и устроил засаду врагу. Далее в течение суток без сна и отдыха старший сержант Пылаев с бойцами отделения произвел разминирование шоссейной дороги Кияница – Хотень, лично сняв при этом более 500 мин. Получив осколочное ранение, он продолжал работать до полного выполнения боевой задачи. Во время освобождения Левобережной Украины К.Ф. Пылаев вновь отличился при строительстве моста у села Летки (Киевская обл.), обеспечив со своими бойцами переправу строительных материалов. В сентябре 1943 г. бои на правом берегу Днепра принимали ожесточенный характер, а переправочных средств не хватало. Проявив воинскую смекалку, старший сержант Пылаев из

Железнодорожные войска и спецформирования НКПС выполнили огромный объем работ по восстановлению разрушенного хозяйства, техническому прикрытию железных дорог. За годы войны восстановлено более 120 тысяч километров железнодорожных путей, около 16 тысяч мостов, 8 тысяч станций и разъездов, 182 паровозных депо и много других объектов. Наряду с этими работами в крупных масштабах и высокими темпами сооружались новые железнодорожные линии и участки, в том числе в прифронтовых районах. Всего в военные годы введено в эксплуатацию более 9 тысяч километров новых путей. Опыт спецформирований пригоден и для мирного времени на тех участках, где имеются трудности в продвижении поездов и в чрезвычайных обстоятельствах.

РЕШАЮЩИЕ СРАЖЕНИЯ. Самыми напряженными для работы железнодорожного транспорта стали периоды подготовки и проведения боевых операций Красной армии. За годы войны проведено более 50 стратегических операций групп фронтов, около 250 фронтовых и 1000 армейских операций и сражений. В них участвовали сотни дивизий. Их успех стал возможен благодаря своевременной доставке вооружений, боеприпасов, горючего, продовольствия и других средств. Общий объем грузов только в решающих сражениях составлял десятки миллионов тонн.

БИТВА ПОД МОСКВОЙ. Железнодорожный транспорт сыграл решающую роль в обеспечении обороны Москвы и разгрома врага в битве под Москвой. С самого начала войны и, особенно с сентября 1941 года с огромным напряжением функционировал Московский железнодорожный узел, объединявший около 80 станций, десятки паровозных и вагонных депо, дистанций пути и другие подразделения. Железнодорожники выполняли большие объемы перевозок, активно участвовали в возведении оборонительных

сооружений, изготовлении вооружения, боеприпасов и воинского снаряжения.

Советское командование для защиты Москвы срочно перебрасывало войска с соседних фронтов и из резерва Ставки Верховного главнокомандования. Крупные перевозки выполнялись из районов Поволжья, Урала, Сибири и Дальнего Востока. Воинские эшелоны продвигались со скоростью до 800 километров в сутки, сотни эшелонов неслись к Москве на предельной скорости – до 1000 километров в сутки. В течение сентября и до начала декабря 1941 года в районы, прилегающие к Москве, доставлено свыше 300 тысяч вагонов с войсками и воинскими грузами. 5-6 декабря 1941 года советские войска перешли в контрнаступление и к концу декабря отбросили врага на 100 – 250 километров от занятых им рубежей под Москвой.

ОБОРОНА ЛЕНИНГРАДА. К сентябрю 1941 года Ленинград был отрезан от железнодорожных сообщений со страной. Потребовалась срочно налаживать перевозки через Ладожское озеро, возводить портовые сооружения и пристани, железнодорожные подходы к ним. Так, в срочном порядке была проведена реконструкция тупиковой до войны Ириновской ветки. Ускоренными темпами создавался мощный Ладожский железнодорожный узел – на линии развивались существующие и строились новые раздельные пункты. В двух километрах от основной станции Ладожское озеро была обустроена станция Каботажная: два разъездных пути, две стрелочные будки и кузов вагона вместо вокзала. Эта станция стала центром пассажирских эвакуационных поездов, здесь люди выходили из вагонов и пересаживались на машины, которые везли их к берегу Ладоги.

После прорыва блокады на узком участке фронта в январе 1943 года железнодорожные войска и спецформирования НКПС в короткие сроки (менее чем за 20 дней) соорудили железнодорожную линию Шлиссельбург – Поляны протяженностью 33 ки-

лометра. Работы шли в сложнейших зимних условиях, под бомбежками и артиллерийскими обстрелами. Это была выдающаяся по темпам стройка. Чтобы увеличить пропускную способность Шлиссельбургской трассы, составы пропускали по принципу одностороннего движения: в одну ночь – в сторону Шлиссельбурга, в другую – на Волховстрой.

Со дня прибытия по Шлиссельбургской трассе первого грузового поезда с «большой земли» (7 февраля 1943 года) и до восстановления главной линии Ленинград – Москва (23 февраля 1944 года) Ленинградский фронт и город получили 150 тысяч вагонов с продовольствием, оружием, боеприпасами и другими важными грузами. К началу марта 1944 года была полностью снята блокада Ленинграда.

СТАЛИНГРАДСКАЯ БИТВА. С июля 1942 года развернулось одно из величайших сражений в истории Второй мировой войны – Сталинградская битва, продолжавшаяся более шести месяцев. Основная нагрузка по обеспечению воинских перевозок для защиты Сталинграда легла на плечи железнодорожников. Перед началом и в ходе Сталинградской битвы железнодорожные части и спецформирования НКПС провели значительные работы по усилению пропускной способности ряда железнодорожных линий в этом районе: строились новые разъезды на однопутных перегонах, сооружались обходы и соединительные ветки в железнодорожных узлах, выгрузочные тупики. Всего в 1942 году в районе Сталинграда построено 53 новых разъезда, за время с октября 1942 года по февраль 1943 года – шесть железнодорожных веток, общая длина которых составила около 1160 километров и восстановлено 1958 километров пути, 293 железнодорожных моста. В 1942 году скоростными методами возведена Волжская рокада – железнодорожный участок вдоль берега Волги протяженностью 340 километров, который соединил Сталинград с Саратовом. Волжская рокада сыграла



Восстановление моста через р. Царицу



Паровозы – основная тяговая сила времен Великой Отечественной войны

решающую роль в обеспечении наших войск необходимыми ресурсами. Эшелоны с боевой техникой и живой силой следовали с востока к Сталинграду один за другим с минимальным интервалом. В дни ожесточенных боев разгруженные составы зачастую не выставляли на запасные пути, а сбрасывали под откос. Так выигрывалось драгоценное время. К передовым линиям обороны боеприпасы доставлялись «боелетучками», состоящими из паровоза и 3 – 5 вагонов. С октября 1942 года наряду с перевозками для подкрепления войск, сражавшихся в оборонительных боях, скрытно велось накопление резерва для предстоящего контрнаступления. За период с июля 1942 года по 1 января 1943 года по железным дорогам к Сталинграду было перевезено 3269 эшелонов с войсками и более тысячи поездов с воинскими грузами. Речным транспортом по Волге доставлено 10100 вагонов (или 206 эшелонов) с войсками и 250 тысяч тонн материальных средств (500 поездов). Нередко железнодорожники, спасая воинские эшелоны и грузы, погибали на своих постах.

Контрнаступление советских войск под Сталинградом 19 ноября 1942 года завершилось разгромом врага 2 февраля 1943 года. Сталинградская битва положила начало коренному перелому в Великой Отечественной войне. Были созданы условия для массового изгнания немецко-фашистских захватчиков с оккупированной территории Родины. Роль железнодорожников в Сталинградской битве отметил маршал Советского Союза Г.К. Жуков: «Без героического труда железнодорожников победы под Сталинградом быть не могло».

КУРСКАЯ БИТВА. Летом 1943 года Курская битва завершила коренной перелом в Великой Отечественной войне. Курские железнодорожники еще в самом начале войны при наступлении немецких войск в оперативном порядке отправляли локомотивы и вагоны на восток, то, что не смогли вывезти, уничтожали. Были подорваны электростанция, локомотивное депо «Западное», горловины станции Курск и другое.

В начале ноября 1941 года Курск был занят фашистскими войсками, но Красная армия продолжала вести бои. Сражались с врагом и наши бронепоезда, наносившие удары по танкам и пехоте противника. 8 февраля 1943 года освобожден город Курск. Отступая, враг разрушил вокзалы, станционные пути, локомотивные и вагонные депо, железнодорожные мосты и другое. В короткие сроки восстанавливались все эти объекты, и уже с середины марта Курский железнодорожный узел пропускал первые поезда для фронта. В районы, прилегающие к Курской дуге – участку фронта от Орла до Белгорода, двинулись сотни воинских эшелонов. Начались массовые перевозки необходимых грузов и подкреплений. Общая протяженность железнодорожных участков, на которых базировались наши войска, составляла около четырех тысяч километров. В оперативном порядке были возведены обходные пути вокруг Ельца и Курска, что усилило пропускную способность фронтовых и прифронтовых коммуникаций. Под непрерывными бомбежками железнодорожники не только доставляли на фронт поезда с войсками, составы с техникой и боеприпасами, продовольствием и другими важными грузами, но и вывозили в тыл раненых, военную технику, требующую ремонта, перебрасывали порожняк для новых грузов. Им приходилось расчищать завалы на путях, засыпать воронки землей, тушить пожары на станциях. В течение марта – августа 1943 года железнодорожным транспортом доставлено 467 тысяч вагонов в район Курской битвы. Этот факт вошел в историю железнодорожных перевозок. Только эшелонов с боевой техникой по сравнению со Сталинградской битвой было подано больше на 235%. Сражение на Курской дуге началось 5 июля 1943 года, а 12 июля под Прохоровкой произошло крупнейшее танковое сражение Второй мировой войны, в котором с обеих сторон участвовало до 1200 танков. Курская битва завершилась 23 августа 1943 года полным разгромом фашистских формирований.

НА ЗАВЕРШАЮЩЕМСЯ ЭТАПЕ Великой Отечественной войны продолжались широкие работы по восстановлению разрушенного железнодорожного хозяйства, решались вопросы транспортного обеспечения наступательных операций Красной армии. Продвигаясь вслед за войсками, железнодорожные части и спецформирования НКПС восстанавливали прежде всего важнейшие железнодорожные участки на направлениях главных ударов фронтов. Беспрецедентным в мостовосстановительной практике стало возведение низководного моста через Днепр у Киева: мост длиной 1059 метров построили в рекордные сроки – за 13 суток. Значительный объем работ был выполнен и по восстановлению стальных коммуникаций на территории стран, которые освободили от фашизма наши войска.

Берлинская наступательная операция стала завершающей в Великой Отечественной войне. Она проведена с 16 апреля по 9 мая 1945 года. Указом Президиума Верховного Совета СССР день 9 мая был объявлен Днем Победы. Однако поражение гитлеровской Германии еще не стало концом Второй мировой войны. Для ликвидации очага войны на Дальнем Востоке в сжатые сроки потребовалось осуществить крупную перегруппировку войск с запада на восток. Только за май – август 1945 года к восточным границам Советского Союза доставлено 136 тысяч вагонов с войсками и грузами. 2 сентября 1945 года Япония подписала акт о безоговорочной капитуляции, закончилась Вторая мировая война.

В сложных условиях за время войны железнодорожники страны сумели обеспечить потребности фронта и тыла в перевозках, сформировали и доставили фронту свыше 440 тысяч поездов. Но даже в период максимальных воинских перевозок более двух третей погрузки приходилось на грузы военной экономики и народного хозяйства. Железнодорожный транспорт выполнил 80% грузооборота всех видов транспорта, оказав существенное влияние на исход войны. Железнодорожники внесли достойный вклад в Великую Победу.



Герои железнодорожники

Все дальше в историю уходят события Великой Отечественной войны. Поэтому особенно важно в наши дни бережно хранить летопись великого подвига советского народа и его героев. Назовем имена воинов-железнодорожников и работников Свердловской железной дороги, что ушли на фронт и стали Героями Советского Союза. Это только несколько коротких биографий и судеб воинов-железнодорожников, отмеченных высокими государственными наградами.



**ЗАСЛОНОВ
КОНСТАНТИН СЕРГЕЕВИЧ**
(07.01.1910 – 14.11.1942),
Герой Советского Союза (посмертно).

Один из выдающихся активных участников и руководителей партизанского движения в Белоруссии во время ВОВ, командир партизанского отряда и бригады, командующий всеми партизанскими силами Оршанской зоны.

Родился в Тверской области. С 1930 г. после окончания железнодорожной профтехшколы в Великих Луках работал в Витебском паровозном депо слесарем, помощником машиниста, машинистом, паровозным мастером. С 1935 г. он помощник начальника локомотивного депо ст. Новосибирск-Главный, с 1937 г. – начальник паровозного депо ст. Рославль Смоленской обл., с 1939 г. – начальник ст. Орша Витебской обл. Белорусской ССР.

В начале ВОВ Заслонов эвакуировался в Москву и работал в депо имени Ильича. В октябре 1941 г. был направлен с группой железнодорожников в тыл врага. Легализовавшись в Орше, поступил на работу в оршанское депо и создал подпольную группу, которая

развернула активную диверсионную деятельность. Из-за угрозы ареста в марте 1942 г. Заслонов с группой подпольщиков покидает Оршу и создает партизанский отряд. Партизанский командир пал смертью храбрых в бою с карателями. Похоронен в Орше на железнодорожной станции.

Памятник Герою установлен в Орше на ж.д. станции, бюсты – в городе-герое Минске и перед главным корпусом локомотивного депо в Орше. Именем К.С. Заслонова названы локомотивное депо в Орше, техникум в г. Великие Луки, суда Министерства речного и морского флота. Образ Героя запечатлен в художественном фильме «Константин Заслонов». Имя Заслонова выбито на памятнике погибшим рабочим и служащим паровозного депо Орши.



**МИРОШНИЧЕНКО
ВИКТОР ПЕТРОВИЧ**
(15.11.1917 – 09.10.1941),
Герой Советского Союза (посмертно). Командир отделения 76-го отдельного же-

лезнодорожного батальона, сержант.

Родился на ст. Ланная Полтавской обл. (Украина). После окончания фабрично-заводского училища с 1933 г. работал токарем на Харьковском паровозном заводе. В рядах Красной Армии с 1938 г. В начале октября 1941 г. на территории Брянской обл. шли ожесточенные бои. Мост через реку Снопоть прикрывал пулеметный расчет под командованием сержанта Мирошнichenko. 9 октября 1941 года во время ожесточенного боя все бойцы пулеметного расчета погибли, и Мирошнichenko, будучи ране-

ным, продолжал вести огонь, а затем взорвал мост. Ценой собственной жизни сержант Мирошнichenko ликвидировал переправу на пути наступавших фашистских войск.

Приказом министра Вооруженных Сил СССР сержант В.П. Мирошнichenko навечно был зачислен в списки отдельного строительного путевого железнодорожного батальона. Его имя присвоено одному из развязов Восточного участка Байкало-Амурской магистрали. С 2014 года его имя носит ежегодный Всеармейский конкурс на лучшего специалиста по профессиям железнодорожных войск.



Железнодорожники в годы ВОВ обеспечили потребности фронта и тыла в перевозках



Восстановительные работы на железнодорожных путях

