



Гордимся и помним!

РЖД

Все для фронта, все для Победы!

Железная дорога Алтая в годы Великой Отечественной войны сыграла значительную роль для Победы.

С началом военных действий руководство страны поставило перед железнодорожниками задачу - быстро обеспечить доставку воинских частей и вооружения на фронт. Другая, не менее важная работа предстояла по вывозке оборудования заводов и фабрик из зоны боевых действий, эвакуированных людей и раненых бойцов.

Только с июня по ноябрь 1941 года из прифронтовых районов было перебазировано на Урал, в Сибирь и Казахстан 2593 предприятия (в том числе 1523 крупных завода оборонного значения), эвакуировано более 18 миллионов человек. Общий объем перевозок составил более 1,5 миллиона вагонов или 30 тысяч поездов.

Алтай являлся одним из районов глубокого тыла, куда в годы войны были эвакуированы фабрики и заводы с территорий, которым угрожала фашистская оккупация. Всего наш край принял более 100 эвакуированных предприятий из западных районов страны, в том числе 24 завода общесоюзного значения, которые были в кратчайший срок восстановлены и приступили к производству военной техники, боеприпасов и оборудования для нужд армии.

Уже на второй день после начала войны на железнодорожных предприятиях Алтайского региона были проведены митинги. Не дожидаясь повесток из военкомата, тут же на митингах несколько сотен человек подали заявления с просьбой отправить их на фронт. Было принято решение о переходе на круглосуточный режим работы. На работу вернулись даже невоеннообязанные, те, кто ранее ушел на заслуженный отдых. В их числе и бывший машинист паровоза Василий Кривенко, который в 1915 году провел первый пассажирский поезд при открытии Алтайской железной дороги.

Начался массовый призыв в сражающуюся армию рабочих-железнодорожников. Оставшиеся на рабочем посту показывали образцы трудового героизма, равные подвигам на фронте. «Все для фронта, всё для победы» — под таким лозунгом работали железнодорожники.

Всем известно, что самый первый профессиональный праздник в стране был День железнодорожника. Он всегда праздновался с большим размахом и радостью. Но тогда, когда враг топчет родную землю, не время для праздников. И ра-



Ветераны - железнодорожники с руководством Алтайского региона ЗСЖД.

бочие паровозного депо Барнаул приняли решение объявить этот день рабочим с повышенной производительностью. Так, в первое воскресенье августа 1941 года на работу в паровозное депо вышли 420 человек. В этот

рождении паровозников. Мало того, вышел приказ ГКО о возвращении назад машинистов, ранее мобилизованных.

В этих условиях в суровые годы войны на смену ушедшим на фронт мужьям, братьям и от-

свои сбережения, облигации государственного займа. 10 июня 1942 года алтайскими железнодорожниками на фронт отправлен эшелон с подарками для воинов-сибиряков. Состав эшелона состоял из 24 вагонов, в кото-

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ В АЛТАЙСКОМ РЕГИОНЕ ЗСЖД - 103 УЧАСТНИКА ВОЙНЫ, 5 БЛОКАДНИКОВ И 9 УЗНИКОВ КОНЦЛАГЕРЕЙ, 1104 ТРУЖЕНИКА ТЫЛА.

день ударного труда было заработано 3525 рублей, которые были отчислены в фонд обороны.

Почин барнаульских паровозников был одобрен Народным комиссариатом путей сообщения и распространен по всей сети железных дорог Союза. Количество ударников и стахановцев возросло до 70% от всех работающих в депо. Рабочие депо прекрасно понимали, что вносят и свою лепту в победу над врагом, помогают приблизить час разгрома захватчиков.

Начиная с осени 1941 года железная дорога Алтая быстро военизируется.

На Барнаульском тяговом участке создано 5 воинских колонн — 2 паровозные воинские бригады, 7 воинских смен, 11 воинских подразделений, 8 воинских бригад.

Однако возникла очень серьезная проблема. К октябрю 1941 года численный состав ремонтных бригад был сокращен вдвое. Ощущалась острая нехватка людей и в паровозных бригадах. Фронт призвал большую часть наших работников. А объем перевозок все нарастал. Было принято решение о брони-



Женская паровозная бригада «8 марта».

цам пришли работать женщины. Работа на железной дороге сложна и трудна даже мужчинам, а тут хрупкие женские плечи. И когда мы говорим о подвигах на трудовом фронте мужчин, то работу женщин можно назвать поистине героической.

Для примера, чтобы понять работу кочегара паровоза, нужно представить, что от Барнаула до Черепаново с грузовым поездом надо перекидать 20 тонн угля. Приходилось даже на каждый паровоз ставить по две девушки-кочегара. В мае 1943 года в паровозном депо Барнаул была создана полностью женская бригада, получившая название «8 марта». Старшим машинистом назначена Агафья Порватова.

В годы войны железнодорожники, как и все работники тыла, отдавали для фронта теплые вещи, в фонд обороны-

рых были табак, папиросы, кистети, бритвы, носки, варежки, материал для портянок, водка и спирт, мёд, овес, пшено, большое количество писем от земляков.

15 августа 1942 года в Сибирь создаются специальные паровозные колонны НКПС для обслуживания прифронтовой полосы железных дорог. Сформированный в городе Сталинск (Новокузнецк) бронепоезд «Железнодорожник Кузбасса» был полностью укомплектован паровозными бригадами из Алтая.

Сохранились воспоминания алтайского машиниста одной из

таких паровозных колон Александр Кокуровского:

«Нашей паровозной бригаде было поручено доставить уголь в Сталинград. Мы тщательно подготовили машину к такой дальней поездке, набрали необходимое количество запасных деталей. 31 марта 1943 года наш состав с углём отправился в направлении Сталинграда.

До Москвы мы доехали довольно быстро, а вот дальше скорость нашего движения была намного меньше — путь местами был наскоро восстановлен и не позволял везти груз быстро. Иногда нам приходилось подолгу ждать, пока сапёры проверят дорогу, а железнодорожные войска восстановят железнодорожную колею. Мы в это время заправлялись водой и углём, осматривали паровоз и вагоны и если надо проводили ремонт. И уж совсем плохой путь был от станции Кропачёво до самого Сталинграда. Всё вокруг было изрыто авиабомбами и снарядами. Вокруг железной дороги было кладбище разбитой техники, валялись трупы, дома сожжены или развалены, деревья и кусты были опалены и сожжены. Двигались мы мимо этого «кладбища» со скоростью 15–20 километров в час и прибыли в Сталинград уже потемну.

Когда рассвело, нас охватил ужас. Если и есть конец света, но то, что мы увидели, было намного страшнее. И как только наши солдаты в таких развалинах удерживали город?»

Всего в годы Великой Отечественной войны коллектив барнаульского тягового участка самоотверженным трудом обеспечил чёткое продвижение военных грузов и резервов. Было перевезено 16 228 000 тонно-километров брутто. Отремонтировано средним ремонтом 103, подъёмочным 524 и промывочным 3716 паровозов. Все железнодорожные предприятия выпускали военную продукцию. Изготавливались ящики для патронов, приклады к винтовкам и автоматам, саперные лопатки. Паровозное депо выпускало минометы.

Сегодня в годовщину 70-летия Победы нашей страны, мы отдаем еще раз дань уважения всем железнодорожникам Западно-Сибирской магистрали, железнодорожникам Алтая, чей труд, чьи бессонные ночи и тяжелые трудовые дни помогли нашей стране победить в этой страшной войне.

Материал подготовлен
службой корпоративных
коммуникаций ЗСЖД



СОБЫТИЕ

В рамках подготовки к 70-летию Победы в ВОВ в Алтайском регионе ЗСЖД на базе Новоалтайского филиала СГУПС создан студенческий тимуровский отряд. Будущие железнодорожники посещают ветеранов войны с целью помочь им по хозяйству и дому.