



Железная дорога в годы Великой Отечественной войны

Железнодорожный транспорт сыграл огромную роль в обеспечении победы Советского Союза над фашистской Германией. Великая Отечественная война изменила и усложнила задачи, стоящие перед железнодорожным транспортом. С первых дней военных действий от железнодорожников потребовалось обеспечить быструю и бесперебойную доставку к фронту огромного количества войск, боевой техники, вооружения, эвакуировать население и промышленные предприятия из прифронтовых районов.

Железнодорожники обеспечили подготовку и проведение более 50 стратегических и наступательных операций, осуществленных советскими Вооруженными силами в ходе Великой Отечественной войны. Успеху этих операций способствовала своевременная доставка из глубины страны боеприпасов, горючего, продовольствия и других средств. Общий объем перевозок в период подготовки решающих сражений достиг один миллион тонн. В условиях военного времени железнодорожники строили новые железнодорожные ветки,

бронепоезда для фронта, уходили воевать в составе их экипажей. Тяжелым мужским трудом были вынуждены заниматься женщины.

Благодаря самоотверженной работе железнодорожников в годы войны удалось связать важнейшие экономические районы тыла в гигантский по территории народнохозяйственный комплекс.

За годы войны было перевезено 20 миллионов вагонов с солдатами, снарядами, боевой техникой, продовольствием. Если выстроить эти эшелоны по цепочке, то можно четыре раза обернуть ими всю землю по экватору. Поезда шли сплошным потоком, иногда интервал между ними составлял 600-700 метров.

Две с половиной тысячи заводов и фабрик были вывезены за Урал. Это позволило в кратчайший срок восстановить военный и промышленный потенциал страны. В ходе эвакуации было вывезено 18 миллионов человек. Для этого потребовалось более полутора миллионов вагонов.

Тем не менее, несмотря ни на что, на фронт прибывали эшелоны, безостановочно шла доставка войск, боевой техники, горючего. Обрато, на восток, шла эвакуация в тыл не только людей, но и целых заводов.

Наш железнодорожный транспорт с честью справился со своими задачами в годы Великой Отечественной войны





Лукояновские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны

Железнодорожный вокзал и вся прилегающая к нему территория – это особое место в нашем городе. Для лукояновцев оно является поистине историческим. С ним связано множество значимых памятных событий, происходивших здесь, на перроне и в вокзальных помещениях. И одно из этих событий – Великая Отечественная война. Именно сюда, в партком депо станции Лукоянов в полдень 22 июня 1941 года пришла весть о начале войны.

Из Красного Узла (Ромоданово) секретарю парткома депо Михаилу Гурьяновичу Сорвенкову в 12 часов дня позвонил начальник НКВД Комков и сообщил, что «Германия напала на нас и сейчас идет война». А в 15 часов пополудни заработало радио, и народ услышал официальное информационное сообщение.

Железнодорожники и жители Пристанционного поселка к 18 часам стали собираться в своем клубе. Пришло не менее 500 человек. Здесь состоялся митинг, на котором выступили главный кондуктор Головин, машинисты Юдин и Бодалов. Они объявили, что считают себя мобилизованными и здесь же написали заявление о добровольном уходе на фронт.

На второй день войны рано утром партком узла вновь был полон народу, где все выражали свою готовность помогать фронту. Приходили не только работники – железнодорожники, но и их жены с детьми. Патриотизм был небывалый.

На третий день войны военкомат сообщил, что для массовой отправки мобилизованных необходимо оборудовать не менее 40 вагонов, но мобилизация на железной дороге уже прошла. Остался на узле лишь каждый второй работник. И здесь на помощь пришли женщины-домохозяйки и 40 вагонов были оборудованы в кратчайшие сроки. Паровозные бригады из Лукоянова уже шли на фронт. Их возглавляли опытные машинисты: Бусенков, Иванов, Лагашин и много, много других.

Они везли в прифронтовые зоны грузы, санитарные вагоны, солдат, технику. На фронт ушло 150 человек из депо и 244 путейца. Многие не вернулись. В первые месяцы войны через нашу станцию проходило множество поездов, которые везли грузы в восточном направлении: станки и оборудование эвакуированных заводов, рабочих и специалистов этих заводов. Очень много поступало зерна из Орловской, Курской и других областей, которое железнодорожники вывозили прямо из под носа врага. Заготконтора была забита зерном и вспомогательные помещения станции и депо тоже.

Хорошо выполняли работу по отправке тяжеловесных поездов дежурные по станции Калошин, Зюзяев, Макарычев, составители Александров, Требнев. Составы разгружали сами железнодорожники и делали это быстро – вагоны нужны были фронту. За ударный труд они не раз получали переходящее Красное знамя отделения железной дороги.

Сколько слез расставания видел этот железнодорожный вокзал. Сколько раненых и убитых принял он на свои платформы.

За ратный труд в годы Великой Отечественной войне 65 железнодорожников были награждены высшей наградой страны – орденом Ленина, 80 человек – орденом Красного Знамени.

Воевали не все. Великими тружениками железной дороги были Ванясин, Ухоботин, Петров, Зилотин, Старшов, Власов, Миронов и многие другие. Они не сходили со своих паровозов по несколько дней, работая за себя и своих товарищей. Машинисты Алямовский, Буданов, Евстигнеев, Туреев, Корсаков, Щеткины, Гунаев, Бодалов, Потапов, Чугунов были награждены медалью «За доблестный и самоотверженный труд в годы Великой Отечественной войны».

Подростки на трудовом фронте

Десятки несовершеннолетних мальчишек и девчонок трудились в депо. Они полуголодные, без сна и отдыха ежедневно ремонтировали по 5 паровозов, прибывших из прифронтовых колонн. Это Мартьянова, Зиновьева, Петрова, Чапарина, Червякова, Тарасова, Кузина, Сергеева, Мазова, Старов и многие другие.

Людам, ушедшим на фронт со склада топлива, на смену пришли девчонки. Они производили погрузку, подвозку и выгрузку дров для паровозов на Иванцевской ветке. В день им приходилось грузить по 10-12 куб.м. каждой. Особенно хорошо работали на погрузке дров Нюра и Таня Гунаевы, сестры Лобаевы, Таня Феоктистова, Нюра Панюшкина, Нюра Казакова и многие другие.

Не вернулись с поля боя Афиногенов – бригадир пути, Власов – путевой обходчик, Брагов - техник пути и многие другие. Не вернулись с фронта работники ПТО Разин, Калачев, Назаров.

Работники телефонной связи Маслова, Сергеева, Сорокина, Чучева «Почетные железнодорожники» и отличники телеграфисты железнодорожной связи в годы войны обеспечивали четкую и бесперебойную связь. За весь срок войны не было случая искажений телеграмм или несвоевременных вызовов по телефону.

Многих выпускников железнодорожной школы затронула своим холодным крылом война. Прямо со школьной скамьи на фронт ушло 89 молодых людей. На фронтах войны сложили свои головы Мирзонов, Кузнецов, Миронов, Горячев, Сорокин, Бурмистров, Морозов, Малышев, Бодалов, Калашников, Каляскин и многие другие.

Семьи железнодорожников Бусенковых, Ословых, Инюткиных, Скобликовых, Петровых, Чапариных, Евстигнеевых, Квасниковых, Дадушиных и многих других работали с первого и до последнего дня войны для фронта. Собирали посылки для воинов-фронтовиков, очищали пути, мыли вагоны, принимали и сопровождали в госпитали раненых бойцов. Ветераны вспоминали, что лукояновские железнодорожники отправили на фронт вещей на целый батальон солдат: мыло, папиросы, табак, крупы, вязаные теплые вещи, пальто и полушубки. Сами жили впроголодь, но собирали подарки бойцам и жителям блокадного Ленинграда.

И без того трудная и напряженная работа на железной дороге во время войны усложнялась тем, что действовало постановление наркома путей сообщения о работе без света и сигнальных свистков, чтобы ничем не выдать врагу месторасположение узловых станций. Вечерами все погружалось в кромешную тьму. Станционные фонари не горели,

сигналы паровозов заковывали в жалюзи, окна локомотивов, домов и учреждений заклеивали и закрашивали. Так, без света, без предупредительных свистков, на сырых дровах железнодорожный транспорт работал всю войну. Показательно, что за эти годы ни в одном подразделении станции Лукоянов не было зарегистрировано ни одного крушения или серьезного брака.

В разгар военной мобилизации на дистанции пути прорвало водой насыпь железнодорожного полотна на 134 км на реке Арзинка. На ликвидацию прорыва было мобилизовано население близлежащих сел, рабочие узла (более 1000 человек) и большое количество транспорта. Только лошадей – 250. Прорыв был ликвидирован в течении 9 суток и поезда вновь пошли на фронт, увозя вооружение, боеприпасы, продовольствие и людей.

Женщины - домохозяйки в годы войны

К осени 1941 года на станцию стали прибывать первые раненые. По просьбе руководства госпиталей раненых на подводах сопровождали женщины – домохозяйки, руководимые Е.С. Николаевой. В ночь, в любую непогоду, во все времена года женщины провожали раненых до места назначения на гужевых повозках. Кто мог идти – шли пешком. Временами в госпиталях не хватало белья и женщины-домохозяйки садились за его шитье. Большую помощь в этом оказывали А.Т. Сергеева, М.И. Кондратьева и другие женщины. Когда этого требовала обстановка, женщины мыли с мылом санитарные вагоны во избежание вспышек тифа и других болезней.

Женщины – домохозяйки в годы Великой Отечественной войны, и в особенности в первый ее период, показали свой патриотизм и душевные качества русского человека. Многие были награждены Почетными грамотами и благодарностями Горьковской железной дороги. Кроме всего прочего, они много работали на погрузке дров для паровозов, писали письма родным и знакомым раненых бойцов, зимой убирали снег с железнодорожных путей, а деньги, полученные за эту работу, перечисляли в Фонд обороны. Летом работали в колхозах сел Кудеярово и Ульяново на жатве хлебов.

Во время отправки поездов на фронт возле вокзала нередко выступал хор женщин – участниц художественной самодеятельности железнодорожного клуба имени Ленина. Клуб в годы войны был занят личным составом танковой части, но артисты продолжали и репетировать и давать концерты.

В первые же месяцы войны первыми в депо правительство наградило медалями «За трудовую доблесть» машинистов А.Н.Алямовского и С.Л.Будалова. Эти люди хорошо ухаживали за паровозами, силами своей бригады делали их ремонт, что создавало для ремонтников выпускать на фронт дополнительные локомотивы.

Для ремонтников рабочий день был объявлен в 11 часов, но люди не уходили с работы до тех пор, пока не убедятся, что паровоз готов везти военный груз. К таким людям относились Ф.С.Евстигнеев, В.Г. Гуреев, И.П. Корсаков, И.Н. Гунаев, С.П. Бодалов, М.С. Потапов, К.И. Турунов, И. Бернт и многие другие. Они работали допоздна, зачастую ночевали на котле парового отопления, а утром – снова за работу.