

Как закалялась стальная магистраль

30.07.2015



Железнодорожники в первый день войны вышли на рабочие места, а после новости о нападении фашистской Германии пошли подавать заявления об уходе на фронт. Шли все: токари, связисты, станционные рабочие, кочегары, проводники, слесари депо и мастерских. Не сговариваясь и без принуждения. На каждом вокзале были организованы сборные пункты, новобранцев эшелонами отправляли на запад. Рабочие места опустели и на смену тем, кто ушел на фронт, приходили дети, женщины, старики, ветераны-железнодорожники. К слову, к концу войны на предприятиях и заводах доля подростков среди рабочих составит 80 % личного состава. Маленьким мальчикам приходилось стоять у станков, девочки собирали автоматы, помогали наравне со взрослыми. С началом войны железная дорога перестроила свою работу, сделав главной задачей доставку к фронту невообразимого количества войск, боевое и материальное обеспечение.

Сегодня известно, что еще до начала войны была разработана специальная инструкция «Мобилизационное наставление по работе в военное время». В Сибирь были эвакуированы сотни промышленных предприятий, учебных и образовательных учреждений, десятки тысяч людей. Сложно найти в истории пример похожего массового перебазирования на огромные расстояния тысяч предприятий, миллионов людей.

Те, кого не отпустили на фронт, увеличивали объемы работы, буквально жили на работе. Обычным делом было увеличение выработки на 50–70 %. Широкое развитие получило лунинское движение, названное в честь легендарного машиниста Николая Александровича Лунина. Железнодорожники из тыла отправляли на фронт составы подарков, вещей и продуктов для бойцов, поддерживали их, писали письма не только родным, но и незнакомым солдатам. Так, 10 июня 1942 года на фронт из Сибири отправили эшелон из 24 вагонов с подарками для воинов-сибиряков: табаком, папиросами, кисетами, бритвами, носками, варежками, материалом для портянок, водкой и спиртом, медом, овсом и пшеном.

Железнодорожники подчинили фронту все свои умения и интересы, всю свою жизнь. К примеру, железнодорожники, которые в предвоенные годы, посвящали свободное время занятиям в аэроклубах, шли на войну пилотами авиации. Многие из них добились высоких званий, наград, в бою проявляли себя героями. В паровозном депо Купино мастер Стекачев вместе со слесарями за короткий срок смонтировали

вагранку, изготовили формы, опоки и другие приспособления для организации литья цветных металлов. Машинист депо Павлодар Корнеевский изготавливал огнеупорный кирпич для арок паровозных топок из отходов старого кирпича. Железнодорожники делали для фронта все: ящики для патронов, приклады к винтовкам и автоматам, саперные лопатки. Только в трех депо – Инская, Тайга, Промышленная – выпускали до ста наименований изделий для фронта: минометы, боеголовки для снарядов, финские ножи и многое другое.

В августе 1941 года кемеровские железнодорожники решили по-своему помочь фронту. Они решили построить бронепоезд – машину, которая сможет наравне с боевой техникой принимать участие в боевых действиях, передвигаясь под огнем противника. Рабочие работали днем и ночью, 18-часовой рабочий день считался нормой. За основу взяли один из лучших паровозов депо Тайга. Для начала его «раздели», чтобы провести ревизию всех основных узлов. Затем бригады ремонтников, дня и ночи в мастерских, оснащали бронепоезд приборами освещения, отопления, связи, боевой материальной частью, навешивали бронелисты. Нельзя не сказать, что строительством бронепоезда занимались мирные люди, которые никогда не видели бронепоезда «живьем» и могли судить о его устройстве только по фотографиям и описаниям. В апреле 1942 года бронепоезд был готов. Под именем «Лунинец» поезд прошел немало боев – дивизион произвел 56 огневых налетов, отразил 15 вражеских атак. Эффект от использования бронепоездов в боевых действиях был ошеломляющим – за время войны Советская армия использовала 200 бронепоездов.

Родина высоко оценила мужество и отвагу железнодорожников на полях сражений. За проявленный героизм 37 железнодорожников Омской и Томской магистралей удостоены высокого звания Героя Советского Союза, пятеро стали полными кавалерами ордена Славы. В рядах тех, кто с оружием в руках защищал Родину, было более 20 тысяч солдат и офицеров, призванных в армию с Томской и Омской железных дорог. Сменив железнодорожную форму на армейскую гимнастерку, они не запятнали ни ту, ни другую.

В годы тяжелых испытаний железнодорожники взяли на себя тяжелую ношу – воевать и ковать оружие для победы. Такое сочетание мужества в бою и стойкости в тылу предопределило результат войны и сделало профессию железнодорожника одной из самых уважаемых.

Иван Артемов