

Дороги войны

Годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. - самой жестокой и кровопролитной в истории человечества - стали для нашей страны временем суровых, тяжелейших испытаний. Для разгрома фашистских орд потребовалось колоссальное напряжение сил всего народа, величайшие мужество и героизм на фронте, самоотверженный труд в тылу.

В общей Победе над врагом велика заслуга тружеников железнодорожного транспорта, обеспечивавших в грозную военную пору своим героическим трудом бесперебойное перемещение огромных масс войск и материальных средств, подготовку и проведение важнейших стратегических операций и битв Великой Отечественной, а позже скорейшее восстановление разрушенных путей сообщения.

И.В.Ковалев

ТРАНСПОРТ в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.)



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОЙСКА РОССИИ



НА ФРОНТАХ ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ
1941 - 1945 гг.

ISSN 0044 4448

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ



4'05

К 80. Г.А.Куманев

ВОЙНА и железнодорожный транспорт СССР 1941 - 1945



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ



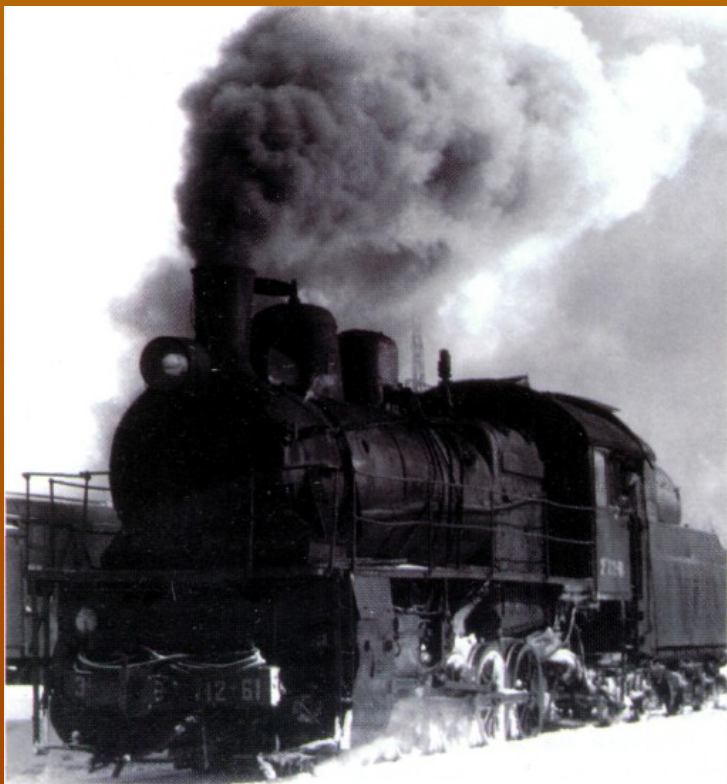
1941 1945

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ЗОЛОТЫЕ ЗВЕЗДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК

2003



С первых часов войны

железнодорожный транспорт начал осуществлять мобилизационный план.

В летне-осенний период 1941г.

в пункты сосредоточения войск были перевезены 291 стрелковая дивизия, 94 стрелковые бригады и свыше 2 мил. человек пополнения.

События первых дней войны продиктовали также необходимость решения эвакуации населения и промышленных предприятий, в первую очередь оборонных.

Началась невиданная в истории гигантская работа по организованному перемещению производственных сил страны с запада на восток. Эта работа была выполнена в два этапа: в 1941г. из Белоруссии, Украины, Прибалтики, Ленинграда и Москвы; в 1942г. из южных районов европейской части СССР.

Использован материал из журнала Железнодорожный транспорт 2005 №4-с.4-5

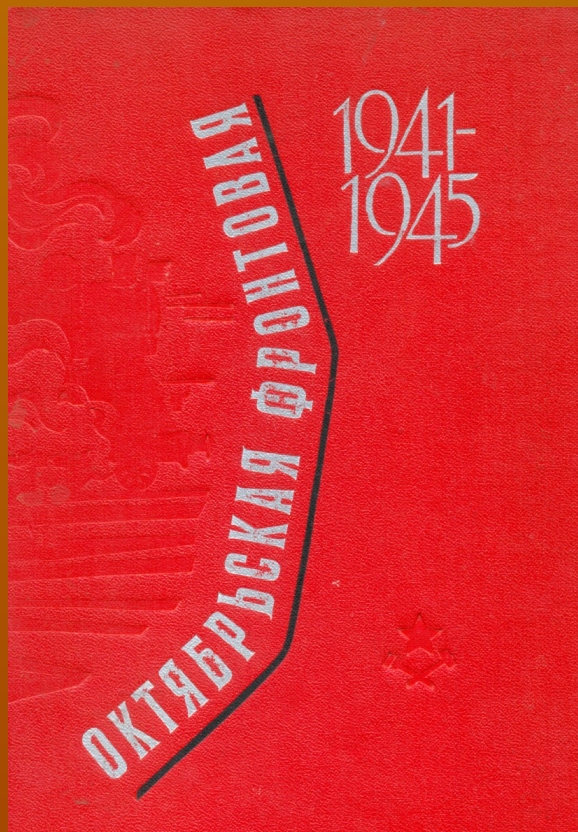
Октябрьская железная дорога с первых дней войны стала прифронтовой.

В первые два месяца войны Октябрьская дорога и, в частности, Ленинградский железнодорожный узел, выполняли срочные воинские перевозки, вели эвакуацию людей, промышленного оборудования и всевозможных ценностей из Ленинграда.

Несмотря на ежедневные налёты фашистской авиации на мосты и станции, Октябрьская дорога, в том числе её главная линия Ленинград-Москва, действовала до

30 августа 1941 года. Из Ленинграда было отправлено 282 эвакопоезда, в которых выехало 636 тыс. человек.

*Использован материал из: журнала Железнодорожный транспорт 2005 №4-с.5
и книги Октябрьская фронтовая: Воспоминания железнодорожников о работе Октябрьской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941-1945гг*





Борис Константинович
Саламбеков
(1907 - 1978)

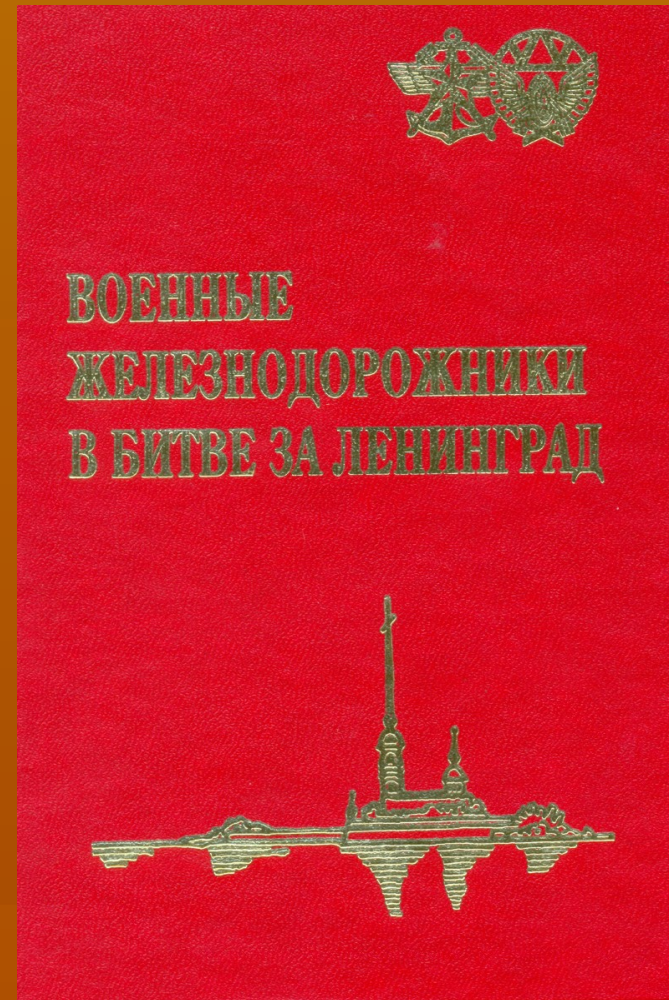
Б.К. Саланбеков (выпускник ЛИИЖТА 1935г.) с начала войны занимал должность заместителя начальника Октябрьской железной дороги, а с 1942г. и до конца войны возглавлял эту дорогу. При его непосредственном участии создавалась «Дорога жизни» через Ладожское озеро. Велик вклад Б.К. Саламбекова в транспортное обеспечение операции по прорыву, а затем и полной ликвидации блокады Ленинграда.

К концу августа немецко-фашистские войска захватили города Тосно и Любань,

а в начале сентября вышли к Неве и овладели Шлиссельбургом , Железные дороги, связывавшие Ленинград со страной, оказались перерезанными.

Воинские железнодорожные перевозки стали осуществляться только на короткие расстояния и большей частью внутри Ленинградского узла.

Специально сформированные вертушки в составе нескольких вагонов с мотовозом подвозили боеприпасы и вооружение прямо на боевые позиции войск. Эти перевозки выполнялись в ночное время под артиллерийским и миномётным огнём противника.





С 8 сентября 1941г. город оказывается в плотном кольце блокады, практически отрезанным от страны.

900 ночей и дней жители защищали свой город. Сотни жителей погибли от голода, холода, бомбежек, но город не сдали.

Героизм, проявленный жителями во время блокады Ленинграда, обессмертил имя города.



БУДНИ ПОДВИГА

Блокадная жизнь ленинградцев
в дневниках, рисунках, документах



*«Вместо супа-
Бурда из столярного
клея,
Вместо чая-
Заварка сосновой хвои,
Это б все ничего,
Только руки немеют,
Только ноги
Становятся вдруг не
твои.
Только сердце
Внезапно сожмется, как
ежик,
И глухие удары
Пойдут невпопад....*



Сердце!

Надо стучать, если даже не можешь.

Не смолкай!

*Ведь на наших сердцах-
Ленинград.*

Бейся, сердце!

Стучи, несмотря на усталость,

Слышишь:

*Город клянется, что враг не
пройдет!....» Воронов Ю. «Сотый день»*



Единственным коридором, связывающим Ленинград с Большой Землёй, оставался путь через Ладожское озеро, это была дорога жизни.





Дорога Жизни единственная военно-стратегическая транспортная магистраль, которая проходила через Ладожское озеро и связывала в сентябре 1941 года по март 1943 года блокированный немецко-фашистскими войсками Ленинград с тыловыми районами страны во время Великой Отечественной войны.

Дорога Жизни сыграла большую роль в обороне Ленинграда. В течение всего периода блокады города на Неве она являлась неотъемлемой частью фронта, а ее воины - моряки и речники, дорожники и автомобилисты, зенитчики и летчики, медики и строители, связисты и железнодорожники - словом, все, кто служил на Ладоге и обеспечивал бесперебойную работу этой военно-стратегической магистрали, - были одним из боевых отрядов героических защитников Ленинграда.



Паровоз, везущий муку по улицам Ленинграда. 1942г.



ДОРОГА ПОБЕДЫ

В истории железной дороги в ВОВ есть страница, о которой знают далеко не все: это история "Дороги Победы" - "Коридора смерти" - история трассы, связавшей Ленинград со всей страной после прорыва блокады в 1943 году.

Но в этой истории есть эпизод, о котором вообще упоминание есть только в одной из книг - мемуарных сборников, да и то в двух словах.

Это рассказ о работе изыскателей, прокладывавших эту трассу.



Строительство железной дороги по льду Ладожского озера зимой 1942/43 г.





18 января 1943 соединились войска Волховского и Ленинградского фронтов, а уже 19 января изыскатели намечали место строительства моста через Неву, вели установку реперов будущей дороги. Дорогу и мост построили за 17 дней (34 километра, мосты через речки и овраги). Проходить она должна была от ст. Шлиссельбург на Ириновской железнодорожной линии до платформы Поляны, расположенной на 71-м км Волховстроевской линии, между станциями Жихарево и Назия.»

«Местность, по которой прокладывалась трасса — бывшие Синявинские торфоразработки, — была очень неудобной для строительства железной дороги. Она была пересеченной, болотистой, на ней отсутствовали дороги, нужные для подвоза необходимых материалов.»

Каждый метр земли был начинен минами, неразорвавшимися боеприпасами, всевозможными сюрпризами и ловушками. Трудности усугублялись еще и исключительно тяжелыми условиями зимы — сильными морозами и буранами.» *из книги Ковальчука В.М. Дорога Победы осажденного Ленинграда*



Минно-подрывной взвод батальон перед выходом на задание

Вот как вспоминает о работе по прокладке трассы командир 57-го железнодорожного батальона майор Ященко. «Грунта поблизости не было. Стали прокладывать дорогу от карьера к насыпи. Снег по пояс, мороз, а под снегом вода хлюпает. Машинам не пройти. В ход пошли трофейные мешки. В них насыпали грунт в карьере и таскали на плечах к полотну. Возили землю и на санках. Даже какую-то немецкую коляску на резиновом ходу приспособили для перевозки грунта. Сделали насыпь, а она стала оседать в болото. Пришлось сначала по торфу сделать слани, а уж потом сыпать землю. Дня не хватало, люди работали ночью».

из книги Ковальчука В.М. Дорога Победы осажденного Ленинграда



*Укладка путей нормальной
колеи на участке
Шлиссельбург - Поляна
1943, январь - февраль*



Прибытие в Ленинград с
Большой земли
7 февраля 1943 г.
первого поезда после
прорыва блокады.

«Ввиду близкого расположения противника (5—6 км) строителям пришлось работать под его артиллерийским и даже минометным огнем, который не только мешал строить новое, но и разрушал уже построенное. «Почти вся трасса от начала и до конца просматривалась вражескими наблюдателями, — вспоминает генерал-лейтенант Я. М. Майоров, бывший во время строительства начальником политотдела 9-й железнодорожной бригады.

С Синявинских высот фашисты методично и довольно точно обстреливали из дальнобойных орудий каждый ее километр. По несколько раз в сутки над растянувшимися по болоту путевыми колоннами появлялись вражеские самолеты. Но ни снаряды, ни бомбы не могли остановить героическую работу воинов-железнодорожников.»

из книги Ковальчука В.М. Дорога Победы осажденного Ленинграда

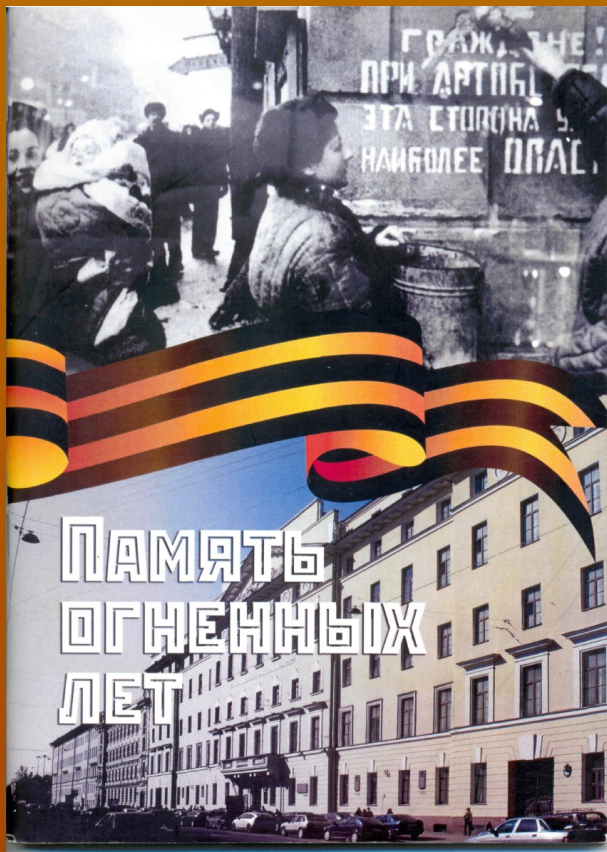


**ЛЕТОПИСЬ
РАТНЫХ ПОДВИГОВ
ЛИИЖТОВЦЕВ**

Лиижтовцы, как и все ленинградцы, участвовали в строительстве оборонительных сооружений на подступах к городу.

Буквально в первые дни войны 307 лиижтовцев подали заявления и были призваны добровольцами в Красную Армию.

Более 900 человек записались в народное ополчение в июле 1941г. Из них была полностью сформирована одна из рот 265-го отдельного пулемётно-артиллерийского батальона, а в августе - рота 10-го истребительного батальона народного ополчения, которая защищала наш город у Невской Дубровки и практически вся погибла.



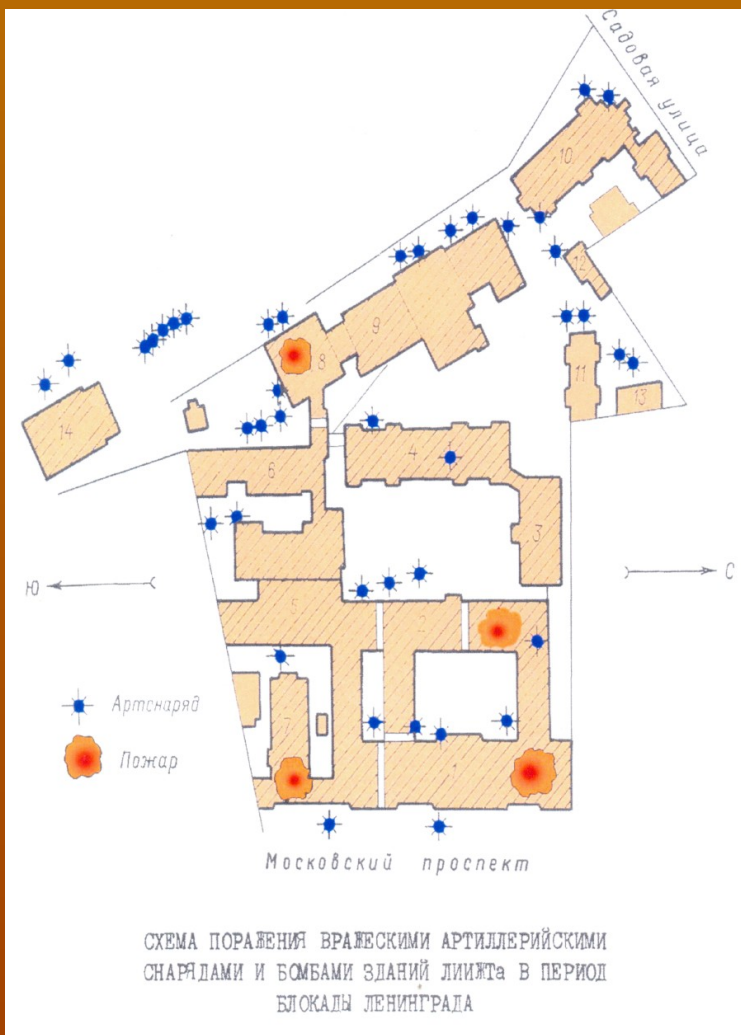
В июле 1941г. были сформированы два разведывательно-диверсионных партизанских отряда для действий в Тосненском районе Ленинградской области. Их возглавляли студенты-пятикурсники Ф.А. Касьянов и И.Г. Макаров.

С августа 1941г. начал действовать в Карелии партизанский отряд под руководством преподавателя В.Н. Малова.

К середине декабря 1941г. занятия в ЛИИЖТе фактически прекратились. Не было света, тепла, стёкла в здании были выбиты.

Институт часто подвергался налетам вражеской авиации и артобстрелам.

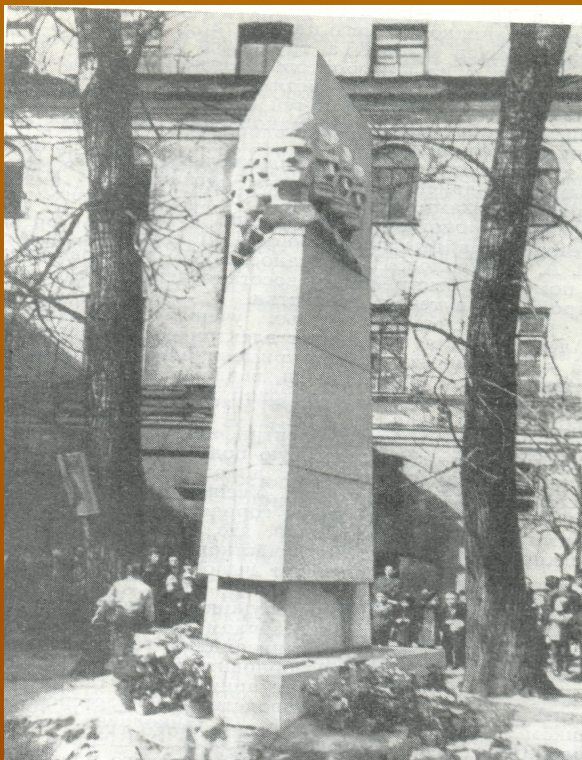
На его территорию только до февраля 1942г. упало 36 артиллерийских снарядов, одна фугасная и около 1000 зажигательных бомб. Многие преподаватели и студенты погибли от бомб, но еще больше -от голода и холода.



Зимой 1942г. ЛИИЖТ был эвакуирован по Дороге жизни и далее в Новосибирск, а весной передислоцирован в Москву. Оставшийся в Ленинграде небольшой коллектив преподавателей и сотрудников обеспечивал сохранность и жизнедеятельность института и помогал фронту.

Построенная с участием лиижтовцев Дорога жизни спасла Ленинград от голода, а Дорога победы обеспечила подвоз вооружения и полное снятие блокады Ленинграда.

Первый поезд в блокадный Ленинград сопровождал выпускник ЛИИЖТа 1940г., офицер службы военных сообщений Л.С. Галынчик.



В военные годы ЛИИЖТ потерял 1428 преподавателей, сотрудников и студентов, которые с честью выполнили долг перед Родиной
В 1970г. на территории института установлен памятник-obelisk, дополненный в 1995г. памятной стелой с указанием имен погибших в годы войны.



С Днем Победы!

Мы родились, когда все было в прошлом,
Победе нашей не один десяток лет,
Но как нам близко то, что уже в прошлом.
Дай Бог вам, ветераны, долгих лет!
Пусть небо ваше густым будет,
Не гаснет радостей звезда,
И грохот танков и орудий
Уйдет из жизни навсегда.
Спасибо вам, что ты войны не знала,
Что ты не слышишь шума страшных лет,
Что вы нам жизнь своею жизнью дали!
Дай Бог вам, ветераны, долгих лет!



9 мая



С Днем Победы!



Список использованной литературы:

1. Военные железнодорожники в битве за Ленинград.(К 60-летию Победы в Великой Отечественной войне)/ Н.Н.Назарук, А.Ф. Столяров,Е.И. Шехтман,В.В.Яробков; под ред.С.Н.Соловьёва-СПб.:2005-286с.-ил.
2. **Дорога Победы** [Текст] : записки изыскателя: альбом / сост. В. Г. Тыдман ; худ. Г. Л. Тыдман ; авт. предисл. В. И. Грязнов. - СПб. : Историческая иллюстрация, 2005. - 63 с. : в осн. Ил
3. **Железнодорожники в Великой** Отечественной войне 1941-1945 [Текст] : научно-популярная литература / МПС ; Под ред. Н. С. Конарева. - М. : Транспорт, 1985. - 575 с. : ил, табл.
4. **Железнодорожные войска России. Кн. 3** : На фронтах Великой Отечественной войны, 1941-1945 / Н. Л. Волковский [и др.];под ред. Г.И. Коготько - М.: Стэха - 2002. - 336 с. : фото, табл., рис.
5. Железнодорожный транспорт -2005 - №4
6. Золотые Звёзды Железнодорожных войск./ А.Г. Дьячкин и др. -М.: Русь-Стиль XXI век, 2003 -320с.
7. Ковалёв И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945гг.) / И.В.Ковалёв; под ред.Г.А. Куманев-ва -М.:Наука,1981 - 478с.:ил.
8. Ковальчук В.М. Дорога победы осажденного Ленинграда: Железнодорожная магистраль Шлиссельбург -Поляны в 1943г./В.М. Ковальчук; под ред.Г.Д. Комкова - Л.: Наука,1984-212с.:ил.
9. **Куманев, Г. А.** Война и железнодорожный транспорт СССР, 1941-1945 [Текст] : монография / Г. А. Куманев; отв. ред. Ю. А. Поляков. - М. : Наука, 1988. - 368 с., [10]л. ил. - (Борьба народов против фашизма и агрессии) Указ. имен : с. 364-366.
10. **Летопись ратных подвигов** лиижтовцев в годы Великой Отечественной войны (1941-1945) [Текст] : общественно-политическая литература. - Л. : ЛИИЖТ, 1989. - 301 с., [8]л.
11. Мартыненко И.В. , Столыпин С.С. Служба военных сообщений в годы Великой Отечественной войны //Железнодорожный транспорт- 2005 - №4 -С.17-22
12. Октябрьская фронтовая: Воспоминания железнодорожников о работе Октябрьской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941-1945гг./Под ред. В.В. Чубарова; Сост. М.Д. Опендик - Л.: Лениздат,1970 -431с.:ил,фото,схемы
13. Память огненных лет. Из воспоминаний участников событий/Сост.В.Е. Евсеев,П.Ф. Махонько.-Спб.:ПГУПС,2010.- 82с.
14. Харланович И.В. Дорогами Победы // Железнодорожный транспорт – 2005 - №4 - С.4-11
15. **Яробков В. В.** Дорога жизни - дорога к Победе: вчера, сегодня, навсегда / В. В. Яробков. - СПб. : Полигон, 2005. - 223 с. : ил. ; [8] л. : ил., портр., карты. - Библиогр.: с. 218-221.