

A black and white historical photograph showing a soldier in silhouette on the left, holding a large flag high above his head. The background depicts a city in ruins, with smoke rising from the ground and several military vehicles, including tanks and trucks, scattered across the debris. The overall scene is one of triumph amidst destruction.

# Дороги Сталинграда

«Будем помнить  
Рельсы к Сталинграду  
И вагонов бесконечных хвост.  
Будем долго помнить,  
Как снаряды  
Машинист израненный довез!  
Будем помнить эти перегоны,  
Где пылали долгие бои,  
Чтоб вернуть земле  
Освобожденной  
Широту советской колеи!»

С. Кирсанов

*Исключительную роль в битве за Сталинград сыграли новые железнодорожные пути Сталинград-Владимировка, Иловля - Саратов, Кизляр - Астрахань, которые стали «дорогами жизни» для Красной армии, основными артериями, снабжавшими людскими ресурсами, боевой техникой, оружием и боеприпасами, продовольствием три фронта – Сталинградский, Донской, Юго-Западный, которые сражались в междуречье Волги и Дона. В междуречье Волги и Дона была очень слабая сеть железных и автомобильных дорог. Транспортная сеть не справлялась с объемом перевозок и грузов.*

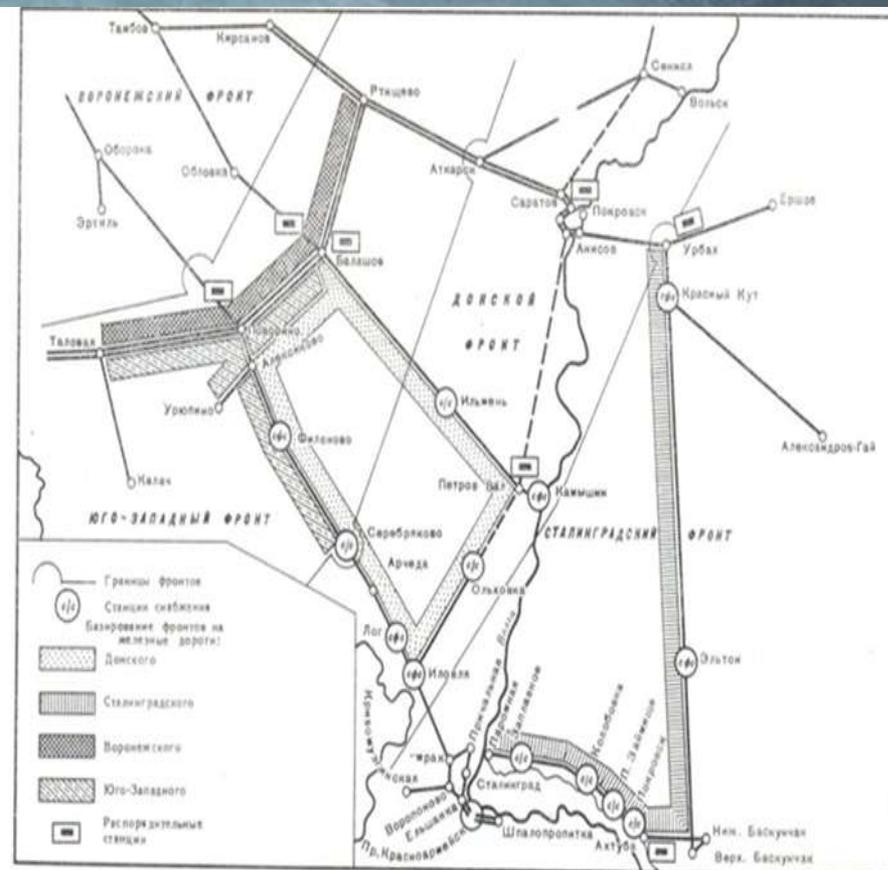


Схема базирования фронтов на железные дороги



В августе 1942 г. была построена 136-километровая железная дорога Петров Вал - Иловля, которая сыграла большую роль в сталинградской битве.

В сентябре была построена еще одна линия (138км.) Ахтуба-Паромная с такой же пропускной способностью в 8 пар поездов в сутки. Железная дорога Поворно - Сталинград не была приспособлена к работе в военных условиях – не имела мест погрузки - выгрузки. Водоснабжение, депо, здания и связь были выведены из строя авиацией противника.

Линию Балашов-Камышин пришлось спешно реконструировать т.к. она находилась в плохом состоянии еще до войны.

Линия Гумрак - Причальная (35км) была построена в ходе Сталинградской битвы – она примыкала к паромной переправе на Волге.

В августе 1942 г. была введена в эксплуатацию линия железной дороги Кизляр- Трусово с переправой через Волгу, и это была единственная линия, по которой вывозилась бакинская нефть.



П. А. Кабанов — генерал-лейтенант технических войск, Герой Социалистического Труда (1945 г.)

Вводились в эксплуатацию и более удаленные от Сталинграда железные дороги – Свяжск - Ульяновск, Рязано-Уральская железная дорога и др. В составе Воронежского и Сталинградского фронтов действовали 5-я, 13-я, 19-я и 27-я бригады железнодорожных войск под общим руководством генерала-железнодорожника П. А. Кабанова. На линии Поворино - Сталинград железнодорожные войска размещались в окопах и землянках вдоль всей линии .

Сразу после бомбежки железнодорожники выходили из окопов и срочно ликвидировали последствия авиационного налета, пропускали железнодорожные составы с воинскими грузами.



- В цехах Сталинградского депо был налажен выпуск миномётов, были оборудованы бронеплощадки. Выполнение военных перевозок под постоянными бомбёжками требовало исключительно чёткой организации движения, проведения большого объёма восстановительных работ, мастерства и самоотверженности в работе.



Сталинградское локомотивное депо.  
Справа налево: мастер цеха А. Балаболов,  
токари Еришов и Е. Морозов, слесарь Гвоздев.



Женщины разбирают завалы на железнодорожном  
вокзале в Сталинграде. 1943 г.

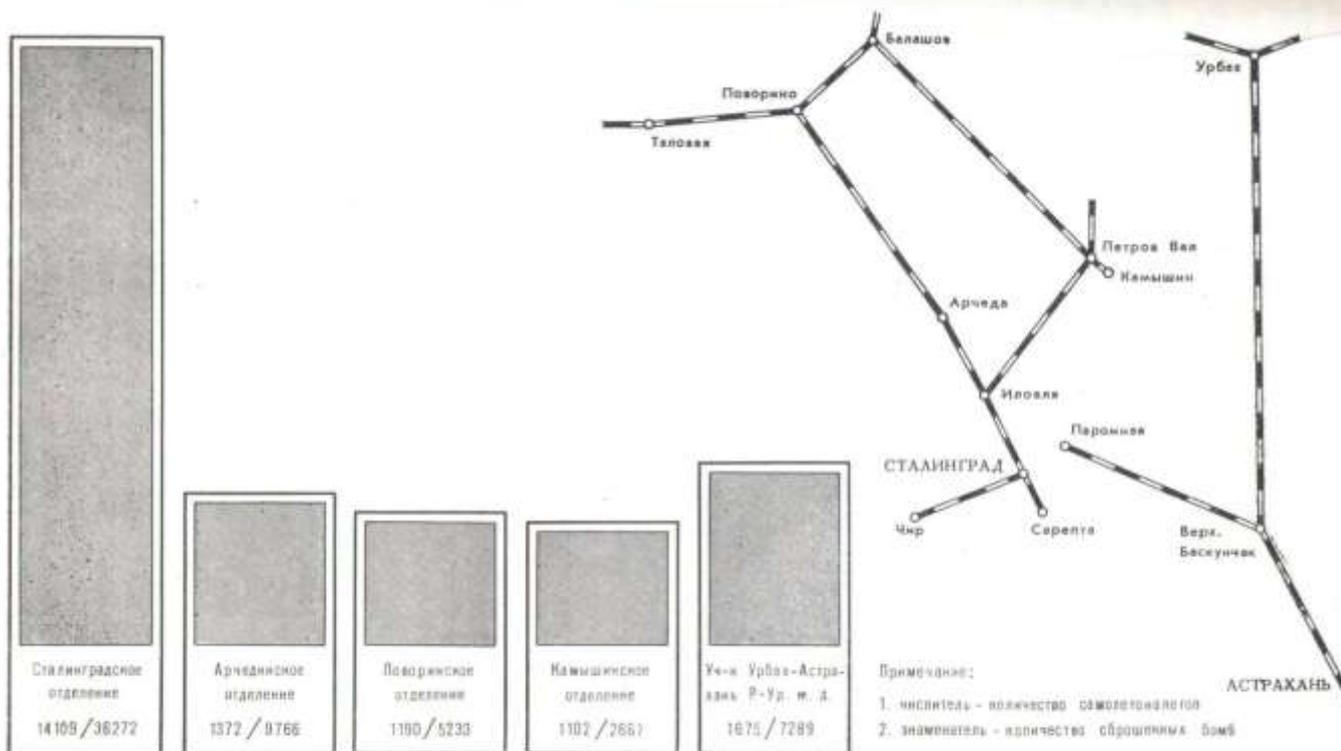
- ...Тридцать суток работал без смены машинист Бондаренко. Когда на перегоне Качалино-Тишино он вёл воинский состав, противник открыл артиллерийский огонь. Машинист был тяжело контужен, но не бросил реверса и успешно провёл эшелон сквозь завесу артиллерийского огня противника.





- ...Самоотверженно работали коллективы полевых станций. ...На станцию Донская налетело десять «хейнкелей-111». На путях находилось около 50 вагонов с воинскими грузами, в том числе и боеприпасами. Дежурный по станции И. А. Мальцев не растерялся. Вместе с поездными бригадами он прицепил вагоны к паровозу и вывел их на перегон.

# Схема налётов авиации



Налеты вражеской авиации на железнодорожные участки и Юго-Западной и Рязано-Уральской дорог с 1 июля по 1 января 1943 г.

- ...Нелегко приходилось и путейцам, особенно фронтовой Качалинской дистанции, которой руководил Черкасов. Под непрерывным огнём они восстанавливали путь и пропускали поезда. Околоток дорожного Сорокина 47 раз подвергался ударам авиации. Ещё не успевали улечься клубы пыли и дыма, как на путях уже кипела дружная работа. Через час по восстановленным путям уже шли поезда.



- В июле-августе 1942 г. на дальних подступах к Сталинграду развернулись ожесточённые бои. Немецкие самолёты непрерывно атаковали не только Сталинградский узел, но и Заволжье, 786 налётов совершила фашистская авиация на объекты магистрали, а летом 1943 г. 10 раз предпринимала массированные налёты на Саратовский узел. Особенно авиация рвалась к Саратовскому железнодорожному мосту, чтобы прервать движение воинских эшелонов через Волгу.



- В августе 1942 г. железнодорожники Сталинградского отделения находились непосредственно на переднем крае обороны. Сталинградский узел с прилегающими к нему станциями перестал работать лишь 13 сентября, а до этого военные грузы непрерывным потоком шли в район станций Котлубань, Донская, Абганерово, Чир, где советские войска вели тяжёлые бои.





- Налётам подвергались многие станции, но несмотря на это, только за время Сталинградской битвы на фронт были доставлены 300 тыс. вагонов с боевой техникой и боеприпасами.



- В августе 1942г. основные железнодорожные линии Поворино - Арчеда - Сталинград, Иловля - Петров Вал оказались под угрозой захвата немецкими войсками. Для доставки грузов оставалась единственная слабо оснащённая магистраль Саратов - Баскунчук - Паромная. Было принято решение о строительстве 20 разъездов (в мирное время на дороге за год строилось три-четыре разъезда).



Путейцы, строители, стрелочники, машинисты, инженеры, когда требовалось, работали землекопами, молотобойцами, грузчиками. Не хватало механизмов, материалов, питания, но приказ ГКО был выполнен: 20 разъездов построены точно в установленный срок. Пропускная способность Астраханской линии была увеличена в 2 раза.



- Мужество и доблесть в годы войны проявили и железнодорожные строители. В январе 1942 г. вступила в строй почти 180-километровая линия Сталинград-Владимировка, связавшая город с идущей по левому берегу Волги Рязанско-Уральской железной дорогой. 15 августа 1942 г. открылось движение по линии Ахтуба-Кизляр.
- С середины февраля 1942 года было развернуто скоростное строительство Волжской правобережной железной дороги от Иловли, через Петров Вал, Саратов, Степную и Сызрань на Ульяновск и до Свяжска общей протяженностью 1000 км. Эта важнейшая железнодорожная линия, получившая название Волжская рокада, внесла весомый вклад в период жесточайшей битвы на Волге. Только с июля 1941 года по 1 января 1943 года в район Сталинграда было доставлено 3269 эшелонов с войсками и 1052 поезда с боеприпасами, вооружением, горючем, продовольствием и медикаментами.



**Ф. А. Гвоздевский**

Возвели эту линию за короткий срок почти вручную. В проектирование и строительство Волжской рокады большой вклад внесли инженеры Мостранспроекта Ф. А. Гвоздевский, П. К. Татаринцев, А. А. Побожий,

Б. И. Цвелодуб и др.

Решающий для обороны Сталинграда участок Петров Вал - Иловля железнодорожной линии Сталинград-Саратов был открыт для движения с 7 августа 1942 года.



**П. К. Татаринцев,**  
выпускник  
Петербургского  
института  
инженеров путей  
сообщения

- В октябре Сталинградскому фронту было доставлено железнодорожным транспортом вооружения и боеприпасов 3207 вагонов. С октября по ноябрь на направления главных ударов по плану «Уран» были переброшены 5-я танковая армия, два танковых, два механизированных и два кавалерийских корпуса,
- 16 стрелковых дивизий и бригад, один танковый полк и около 20 артиллерийских и миномётных полков.
- 19-20 ноября 1942 года мощной артиллерийской подготовкой началось контрнаступление Юго-Западного, Донского и Сталинградского фронтов.
- Героическая, на грани невозможного, работа по поддержанию бесперебойной деятельности железнодорожной инфраструктуры в районе Сталинградской битвы обеспечила успехи операций «Уран» и «Кольцо» по окружению и уничтожению 6-й немецкой армии Паулюса, а также отражению деблокирующего удара Манштейна.

- Параллельно с решением задач, связанных с обеспечением воинских перевозок, на Сталинградском отделении ещё до окончания войны были начаты восстановительные работы. 27 марта сталинградцы услышали первый продолжительный гудок паровоза №1127, восстановленного бригадой мастера локомотивного депо Червякова.



Преодолевая невероятные трудности, железнодорожники вместе с бойцами транспортных войск, спецформированиями НКПС, коллективом строителей военно-восстановительного управления №97 день за днём возрождали узел. За полгода было восстановлено около 2000 км пути, два локомотивных и три вагонных депо, 40 водокачек, шесть электростанций, сотни километров линии связи, вагоны и паровозы.

- В боевых действиях советских войск в районе Сталинграда участвовали лийжтовцы: Л. Ф. Кондратенко, Г. В. Хазов, А. И. Дзыгало, С. И. Алексеев, В. П. Яковлев, А. М. Немзер, В. Н. Миронов, Н. У. Койда, В. И. Рязанцев, А. Г. Бардаев.



Немзер А. М.



Хазов Г. В.



Миронов Н. И.



2 февраля 1943 г. была одержана великая победа в битве на берегах Волги.

За мужество и стойкость, проявленные при обороне города, около 760 тысяч его защитников были награждены медалью «За оборону Сталинграда».

За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом доблесть и мужество большая группа железнодорожников Рязанско-Уральской магистрали Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 августа 1942 г. была награждена орденами и медалями, в том числе орденом Ленина.



В июле 1943 г. Сталинградской узел уже работал на полную довоенную мощность, а в августе 1944 г. за успехи в восстановлении хозяйства и достигнутые высокие показатели в работе Рязанско-Уральская дорога получила Красное знамя ВЦСПС и НКПС.



# Список литературы

1. **Бударин, В. В.** "За Волгу! За Сталинград!" [Текст] / В. В. Бударин // Железнодорожный транспорт : Научно-теоретический и технико-экономический журнал. - 2015. - **№ 4**. - С. 17-22
2. Воинские эшелоны Сталинградской битвы [Текст] // Родина : Исторический иллюстрированный журнал. - 2013. - **№ 1**. - С. 98-101.
3. **Куманев, Георгий Александрович.** На службе фронта и тыла [Текст] : железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938-1945 / Г. А. Куманев ; авт. предисл. А. М. Василевский. - Москва : Наука, 1976. - 455 с. : ил.
4. **Летопись ратных подвигов** лииждтовцев в годы Великой Отечественной войны (1941-1945) [Текст] / ЛИИЖТ ; отв. ред. С. П. Гусев ; ред. В. В. Румянцев ; авт. предисл. Е. Я. Красковский. - Л. : ЛИИЖТ, 1989. - 300, [1] с., [8] л. портр.
5. **Махновский, Николай Филиппович.** Железнодорожный транспорт в Сталинградской битве / Н. Ф. Махновский. // Наш путь-1999.-№4(64)-30 апреля - С.4-5
6. Опалев, М. Сталинградский БАМ без грифа секретности. Строительство железной дороги Сталинград - Саратов [Текст] / М. Опалев // Родина : Исторический иллюстрированный журнал. - 2011. - **№ 6**. - С. 36-39