**ПривЖД в годы Великой Отечественной войны**

Воскресенье 22 июня 1941 года стало для железнодорожников, как и для всего многомиллионного советского народа, трагическим днем, когда нарушилась спокойная, созидательная работа, закончилась мирная жизнь. По окончании рабочего дня на всех предприятиях Рязанско-Уральской железной дороги прошли митинги с участием практически всех железнодорожников, многие из которых тут же писали заявления о зачислении в народное ополчение. И таких заявлений были тысячи.

"В первые дни войны, - вспоминал ветеран труда, почетный железнодорожник К.В.Казимиров, - штаб дороги разработал план работы в условиях военной обстановки с учетом таких практических мероприятий, как отправление сдвоенных поездов, сопровождение воинских эшелонов, маскировка вагонов с наливными грузами, отправление поездов на удлиненных перегонах по "живой" сигнализации, обеспечившие нормальный ритм работы магистрали".

Железнодорожники Рязанско-Уральской успешно спра­вились с перевозками первого мобилизационного пе­риода. С Западной, Юго-Западной, Белорусской, Одес­ской и других дорог в Саратов шли эшелоны с населением, оборудованием эвакуируемых предприятий, материалами, сырьем.

Перевозки огромного количества эвакогрузов произ­водились одновременно с усиленными перевозками для фронта. Два мощных потока - с воинскими грузами, идущими в западном направлении, и эвакуационными, двигавшимися на восток, - встретились на железнодо­рожных узлах ближнего тыла. Здесь сосредоточилось около трети всего количества груженых вагонов, образо­вались пробки, снизилась маневренность важных на­правлений железнодорожной сети. Под удар ставилось нормальное продвижение поездов с воинскими грузами. Государственный Комитет Обороны принял чрезвычай­ные меры. На самых трудных направлениях временно задерживались поезда с несрочными грузами, в случае крайней необходимости производилась выгрузка бездо­кументных грузов.

Чтобы ускорить продвижение поездов, железнодо­рожники широко применяли передовые методы работы, оправдавшие себя в мирное время: скоростное формиро­вание и вождение поездов, безотцепочный ремонт ваго­нов, вождение тяжеловесных составов, пробеги без пополнения топливом и водой. На переполненных поездами направлениях составы сдваивались. В некоторые дни число отправленных сдвоенных составов достигало 40 - 50 процентов всех проследовавших поездов. Продвига­лись поезда и при помощи "живой блокировки", то есть цепочки сигналистов, выставленных с правой стороны по ходу поезда на расстоянии одного километра друг от друга. Это позволяло в дневное время отправлять поезда "караванами" с интервалами в 10-15 минут. Для обес­печения скорейшего продвижения воинских эшелонов с людьми и техникой были введены литерные поезда, ко­торые отправлялись к месту назначения впереди других поездов.

В августе 1942 года бои с основными силами немецко-фашистской армии развернулись в районе Сталинграда. Началась Сталинградская битва. 2 сентября наши вой­ска отошли на внутренний обвод Сталинградских оборо­нительных рубежей. Немцы прорвались к городу. Сара­товская область стала прифронтовой. Через территорию области по железнодорожным, водным и грунтовым пу­тям двигались войска и грузы для Сталинградского фронта.

В июле - августе на дальних подступах к Сталингра­ду развернулись ожесточенные бои. Снабжение сражаю­щихся войск проходило по правобережным линиям: Поворино - Арчеда, Петров Вал - Иловля, Тихорецкая - Сталинград и по левобережной магистрали Саратов - Верхний Баскунчак - Паромная. В июле враг занял ли­нию Сталинград - Лихая, а 30 июля перерезал линию Сталинград - Сальск, захватив станцию Ремонтное.

В августе 1942 года в Предкавказье было сосредоточено большое количество наших войск, которые по Каспию доставлялись в Астрахань, а оттуда по железной дороге к Сталинграду. В связи с этим неизмеримо возросли объемы перевозок по Астраханской линии. Вражеские самолеты подвергали непрерывным атакам с воздуха не только Сталинградский узел, но и бороздили небо За­волжья, сбрасывая свой смертоносный груз на железно­дорожные станции, охотясь за эшелонами, идущими к фронту. 786 налетов совершила фашистская авиация на объекты магистрали, а летом 1943 года десять раз пред­принимала массированные налеты на Саратовский узел. Особенно она рвалась к Саратовскому железнодорож­ному мосту, чтобы прервать движение воинских эшело­нов через Волгу. Налетам же на станции Ахтуба, Верх­ний Баскунчак и другие не было счета. Но, несмотря на это, железнодорожники самоотверженно выполняли свой долг. Только за период Сталинградской битвы на фронт было доставлено 300 тысяч вагонов с боевой техникой и боеприпасами.

По решению Государственного Комитета Обороны осенью 1941 года началось строительство железнодорож­ных линий Ахтуба - Паромная и Астрахань - Кизляр с одновременным сооружением паромных переправ через Волгу у Сталинграда и Астрахани. Строительство линии Ахтуба - Паромная велось с двух сторон. К началу 1942 года от Паромной до станции Заплавное был уло­жен путь и сооружена переправа. Не ожидая открытия сквозного движения, сразу началась передача вагонов из Сталинграда с эвакогрузами до этой станции. В тече­ние июля и двадцати дней августа 1942 года из Сталин­града на левый берег Волги было переправлено 100 ты­сяч человек гражданского населения. Приведенными из-под Саратова паромами ежесуточно перевозилось на левый берег Волги 600 вагонов с населением и эвако­грузами.

Левобережная Астраханская линия приобрела ре­шающее значение в снабжении фронта войсками, техни­кой и боеприпасами. Принятые дорогой экстренные меры позволили в кратчайший срок удвоить ее пропускную способность. Так, в сентябре 1942 года по линии Урбах - Верхний Баскунчак – Ахтуба - Паромная было достав­лено фронту грузов в 3 раза больше, чем в июле.

Немецко-фашистское военное командование хорошо понимало важность линии Ахтуба – Баскунчак - Эльтон. Гитлер требовал производить налеты на Астрахань, раз­рушать железнодорожные пути, парализовать движение судов в нижнем течении Волги и тем самым лишить Со­ветскую Армию возможности доставлять нефть с Кав­каза. В иные дни на Верхне-Баскунчакский узел одно­временно налетало до 35 вражеских бомбардировщиков, но благодаря удачной развязке имеющихся путей на станции и строительству обводных путей движение поез­дов почти не нарушалось.

В ночь на 2 августа 1942 года собрался весь командный сос­тав Управления Рязанско-Уральской железной дороги. Совещание необычное. Военные сообщают, что железнодорожники Сталинграда в тяжелейших условиях, под непрерывными ударами с воздуха продолжают подвозить все необходимое для фронта. Люди показывают чудеса героизма. Но натиск фашистов силен. Основные железнодорожные линии Поворино - Арчеда - Сталинград, Иловля - Петров Вал могут быть с часу на час перерезаны. Остается единственная магистраль - Саратов - Баскунчак - Паромная, кото­рая может питать фронт всем необходимым для отражения натиска противника. Присутствующим ясно, что эта слабо оснащенная линия не может заменить тех линий. Что делать?

Государ­ственный Комитет Обороны обязал в кратчайший срок удвоить пропускную способность Астраханской ветки. Принято решение по­строить двадцать разъездов. Задача трудная. В памяти встает опыт мирных лет. Тогда на дороге строилось в течение года 3 - 4 разъез­да, а теперь за один месяц надо построить в пять раз больше. Приказ Комитета Обороны немедленно пере­дается всем командирам на линию. Тут же принимается решение направить с северных участков дороги опытных рабочих и инженеров. В тот же день железнодорожники отправились на строи­тельство разъездов.

Путейцы, строители, стрелочники, машинисты, инженеры рабо­тали, когда требовалось, и землекопами, и молотобойцами, и груз­чиками. Не хватало механизмов. Плохо обстояло дело с материалами, недоставало питания, но люди трудились героически. Приказ Го­сударственного Комитета Обороны был выполнен: все двадцать разъездов построены точно в установленный срок. Пропускная спо­собность Астраханской линии была увеличена в два раза. Но она оказалась недостаточной. Надо было искать дополнительные резервы. И они были найдены. Здесь начали практиковать скрещение двух длинносоставных поездов противоположного направления на двух­путных разъездах с использованием перегонного пути. Этот метод широко применили диспетчерские коллекти­вы Астраханского и Палласовского отделений. В ре­зультате появилась возможность с обеих сторон водить поезда двойной весовой нормы.

Но трудности не уменьшались. Снижать поток поез­дов к фронту было нельзя. Из-за невозможности обрат­ного возвращения порожняка станции выгрузки от Ле­нинска до Паромной теряли маневренность. Тогда было принято решение: выставлять порожняк на перегон Заплавное - Паромная, закрыть карьерный путь в Баскун­чаке и также выставить на него порожняк, которого накопилось более семи тысяч вагонов. После разгрома фашистских войск под Сталинградом этот порожняк использовали для передислокации войск. В Астрахани также некуда было возвращать и отставлять порожняк после выгрузки войск. И здесь нашли выход. Порожние вагоны тракторами стаскивали на привокзальную пло­щадь. А впоследствии они тоже были использованы для передислокации войск.

Так, с начала и до конца налетов немецко-фашист­ской авиации на Баскунчакский узел и линию от стан­ции Ашулук до Палласовки, несмотря на жертвы и силь­ные разрушения, железнодорожники Астраханского от­деления выдержали испытание и обеспечили беспрепят­ственный пропуск эшелонов.

Бесперебойно отправляли поезда с воинскими тран­спортами непосредственно к линии фронта и ртищевские железнодорожники. Узел надежно охранялся. При появ­лении фашистских стервятников открывался мощный заградительный огонь. На стрелках и семафорах немед­ленно гасли огни, а на ложных объектах, которые были устроены в стороне от узла, зажигались. Сюда и сбра­сывали свой смертоносный груз фашистские "асы", узел же оставался невредим. Он жил, боролся, ковал победу. В этот период самоотверженно трудились здесь диспетче­ры отделения Ф. Козлов, Д. Губин, Ф. Петрунин, В. Бе­ляков, диспетчер узла И. Ларин, маневровый диспетчер И. Максимкин, дежурные по станции Ртищево-I М. Полункин, Г. Одиноков и другие.

Мужество и доблесть проявили и железнодорожные строители. В январе 1942 года вступила в строй почти 180-ти километровая линия Сталинград - Владимировка (Ахтуба), связавшая город с идущей по левому берегу Волги Рязанско-Уральской железной дорогой. 15 августа 1942 года открылось движение по линии Ахтуба - Кизляр (348,6 км). В том же году скоростными методами прокладывалась Волжская рокада – 340-километровая магистраль, соединившая Сталинград с Саратовом. 11 сентября 1942 года она была сдана в эксплуатацию.

Линия Астрахань-Кизляр была пущена почти одновременно с головным участком Волжской рокады. Новая линия сыграла важную роль в транспортном обеспечении наших войск во время Сталинградской битвы. Только с августа по октябрь по ней отправлено в районы сражений на Волге 16 тыс. цистерн с горючим. В первые дни эшелоны двигались один за другим с интервалом 800-1200 метров.

В конце осени 1942 года фронтовой участок Рязано-Уральской железной дороги принимал под выгрузку свыше 30 поездов в сутки, что в 10 раз превышало предвоенный уровень.

С октября 1942 г. по февраль 1943 г. построено было шесть железнодорожных веток протяженностью около 1160 км и восстановлено 1958 км пути, выстроены заново и отремонтированы 293 железнодорожных моста. Объем воинских перевозок в район Сталинграда в сентябре составлял 22 292 вагона, в октябре - 33 236*,* а в ноябре - 41 461 вагон. Всего с июля 1942 года до начала февраля 1943 железнодорожниками в район битвы было доставлено 300 тыс. вагонов.

За образцовое выполнение бое­вых заданий Командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество большая группа железнодорожников рязано-уральцев Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 августа 1942 года была награждена орденами и ме­далями, в том числе ордена Ленина удостоились маши­нист депо Саратов Н. И. Долгов, начальник станции Рукополь К.Ф. Батаев.

28 марта 1943 года по представлению Командования фронтом было награждено еще 57 работников дороги, в июле 1943 года - 165 человек. В августе 1943 года 139 человек получили медаль "За оборону Сталинграда". 5 ноября 1943 года орденами и медалями Советского Союза была награждена новая группа железнодорожников. Пяти из них присвоено звание Героя Социалистического Труда, многие работники дороги были награждены знаком "Почетному железнодорожнику".

Летом 1943 года на участке Саратов – Ртищево работа осложнилась. Немцы, готовясь к "генеральному" сражению в районе Курска, бросили авиацию дальнего действия на разрушение тыловых объектов нашей страны. Они думали нарушить этим снабжение фронта боеприпасами, горючим и боевой техникой. В зону налетов попал и Саратов. Десять дней вражеская авиация совершала налеты на Саратов, стремясь вывести из строя важнейшие заводы, базы стратегического значения и железнодорожные линии. Потоки поездов к фронту росли, ежесуточно в Саратовском узле наливалось и отправлялось на фронт несколько составов бензина и дизельного топлива. Узел отправлял на Курскую дугу боеприпасы, оружие и снаряжение.

Героизм и отвагу проявил коллектив станции Князевка, возглавляемый Васиным. Во время налетов станция забрасывалась зажигательными бомбами, но, не считаясь с опасностью, люди не допустили ни одного пожара.

Организованно проходила работа и на станции Саратов-II. По заранее разработанной схеме быстро рассредоточивались по тупикам и ветвям вагоны, и всегда обеспечивался сквозной пропуск поездов. Саратовские железнодорожники одержали победу. Немцам не удалось разбомбить ни одного состава. Все грузы и эшелоны с войсками в соответствии с планами Верховного Главного Командования Советской Армии непрерывным потоком двигались к фронту.

Параллельно с решением задач, поставленных армией перед железнодорожниками, на Сталинградском отделении до окончания войны велись восстановительные работы. Уже в конце марта 1943 года на участках Сарепта – Гумрак – Бекетовская – им. М.Горького – Ельшанка – Садовая и Ельшанка – Сталинград-II – Садовая – Гумрак – Причальная открылось движение. 14 марта в Сталинград прибыл пассажирский поезд из Москвы. 27 марта сталинградцы услышали первый продолжительный гудок паровоза № 1127, восстановленного бригадой мастера локомотивного депо Червякова.

Преодолевая неимоверные трудности, железнодорожники вместе с бойцами транспортных войск, спецформированиями НКПС, коллективом строителей военно-восстановительного управления № 97 день за днем возрождали узел. За полгода было восстановлено около 2000 километров пути, два локомотивных и три вагонных депо, 40 водокачек, 6 электростанций, сотни километров связевой линии, много вагонов и паровоз.

В июле 1943 года Сталинградский узел уже работал на полную довоенную мощность. В августе 1944 года за успехи в восстановлении хозяйства и достигнутые высокие показатели в работе дорога получила Красное знамя ВЦСПС и НКПС.

В конце войны протяженность Рязано-Уральской железной дороги составила уже 2365 км развернутой длины…

Коллектив дороги с честью справился со всеми трудностями военного лихолетья. Труженики нашей магистрали выдержали тяжелейшие испытания во время Великой Отечественной войны, восстановили разрушенное хозяйство, дали импульс техническому развитию железнодорожного транспорта.

Мужество и стойкость ветеранов, их энтузиазм и профессиональное мастерство стали ярким примером для нынешнего поколения железнодорожников, образцом беззаветного служения Родине.