



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

МОЛотовской области в годы Великой Отечественной войны



Агитационный плакат периода Великой Отечественной войны.
Из открытых источников.

В годы Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт Молотовской области стал тем видом транспорта, который приобрел по истине стратегическое значение.

С началом войны объем грузоперевозок по железной дороге вырос. До осени 1941 года грузы направлялись преимущественно на запад (мобилизованные, боеприпасы, вооружение, военное имущество); с осени 1941 года до лета 1942 года – на восток: шла эвакуация. В отдельные дни на железнодорожных путях в вагонах находилось одновременно несколько заводов с персоналом до **150 тыс.** человек.



Паровозное депо станции «Пермь-II». Слева тендер № С-17-1226 паровоза С-17-2614 1941 г. постройки, г. Молотов, Б/Д, ГАПК. Ф.Ф-29. Оп.29п. Д.43.

КОЛИЧЕСТВО
ПЕРСОНАЛА

10 тыс. чел.

к 22 июня 1941 г.



Газосварщик паровозного депо станции Пермь II В.М. Косарев за работой, г. Молотов, 1942 г. ПермГАСПИ. Ф. 8043. Оп. 1-И. Д. 44. Л. 13.

1800 км

ПРОТЯЖЕННОСТЬ
ПУТЕЙ

50

СТАНЦИЙ

500 ЕДИНИЦ

ПРИПИСНОГО
ПОДВИЖНОГО
СОСТАВА

ГРУЗООБОРОТ

23 326 тыс. тонн

3 млн. человек

перевезено
за годы войны

50 тыс. вагонов

С ОБОРУДОВАНИЕМ
эвакуированных предприятий

ЧЕРЕЗ СТАНЦИЮ
ПЕРМЬ-II ПРОШЛО

1382 эшелона

с эвакуированными

ВВЕДENO
В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

260 км

вторых путей

Интенсивные грузо-пассажирские перевозки потребовали увеличения пропускной способности железной дороги. Проводились дополнительные мероприятия по реконструкции: усиление водоснабжения, экипировочных устройств, расширение складского хозяйства, проведение капитального и среднего ремонта пути, строительство вторых путей железных дорог.

ВОИНСКИЙ ГРАФИК НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

24 июня 1941 г. приказом Наркома путей сообщения на всех железных дорогах СССР с 18:00 введен в действие воинский график работы. Приказ предписывал немедленно обеспечить внеочередное отправление воинских и санитарных поездов, подготовить все основные и вспомогательные пути к работе на полную мощность. На Пермской железной дороге установлено 2-сменное дежурство путевых обходчиков, тоннельных и мостовых сторожей.



Агитационный плакат периода Великой Отечественной войны. Автор В. Любимов.
1942 г. Пермская государственная художественная галерея.



ПРАВИТЕЛЬСТВО
ПЕРМСКОГО
КРАЯ



ПЕРМСКИЙ
НОЦ



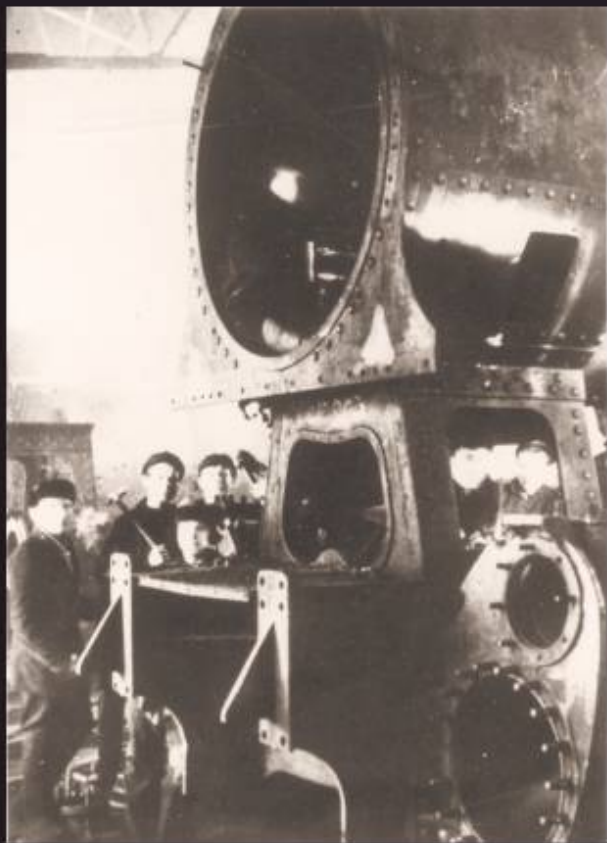
РОССИЙСКОЕ ВОЕННО-
ИСТОРИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО
ПЕРМСКИЙ КРАЙ



МИНИСТЕРСТВО
ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ
ПЕРМСКОГО КРАЯ



ПЕРМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
АРХИВ СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ
ИСТОРИИ



Рабочие Молотовского паровозоремонтного завода им. Шпагина в одном из цехов этого предприятия. г. Молотов, 1943 г. ПермГАСПИ. Ф.8043. Оп.ИИ. Д.44. Л.22.

5 тыс.

ПЕРМСКИХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

мобилизовано
в Красную армию



Агитационный плакат периода Великой Отечественной войны. Из открытых источников.

ПАРОВОЗОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. ШПАГИНА

В годы войны принял на свою территорию четыре завода, что усилило его кадрами и оборудованием.

Построил два бронепоезда.

Ремонтировал списанную и поврежденную железнодорожную технику (более 700 паровозов разных типов).

Занимался оборудованием поездов и вагонов специального назначения (штабных, санитарных, рельсоремонтных, вагонов-кухонь, вагонов-бань, вагонов-клубов, вагонов-мастерских)

ПЕРМСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НА ФРОНТАХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В 1941–1942 гг. откомандированы в специальные железнодорожные формирования НКПС **1147** чел., **400** чел. направлены в четыре особые резервные колонны паровозов (ОРКП). С 15 мая по 25 сентября 1942 г. фронт под Москвой обслуживало Военно-эксплуатационное отделение № 3, сформированное из молотовских железнодорожников. М. С. Лобаев, работавший дежурным по станции в этом отделении в прифронтовой полосе, во время воздушного налета заменил составителя поезда и вместе с машинистом поезда вывел в укрытие состав с горючим для танков. Награжден орденом «Знак Почета».

ТРУДОВОЙ ГЕРОИЗМ ПЕРМСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Пермские машинисты стали инициаторами вождения тяжеловесных составов – они удваивали и даже утраивали железнодорожные составы, передвигая их двумя – тремя локомотивами. Началось это движение в Чусовском и Пермском отделениях железной дороги. Машинист Чусовского отделения И. Л. Чурин за этот почин был удостоин звания Героя Социалистического труда. Получило поддержку Лунинское движение – текущий ремонт паровоза выполняла сама паровозная бригада вместо ремонтной.



Работница Молотовского паровозоремонтного завода им. А.А. Шпагина М.Н. Самохина, выполнявшая по две трудовые нормы за смену, на рабочем месте. г. Молотов, 1944 г. ПермГАСПИ. Ф.8043. Оп.ИИ. Д.44. Л.22.

ПОМОЩЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ФРОНТУ И ОСВОБОЖДЕННЫМ РАЙОНАМ

В годы Великой Отечественной войны молотовские железнодорожники не только героически трудились выполняя свои прямые обязанности. В 1941 – начале 1943 г. на обслуживание фронтовых и освобожденных железных дорог в порядке оказания помощи было направлено почти **800** чел.

Собрано средств на строительство боевой техники: около **30 тыс. руб.**

Собрано теплых вещей на фронт: **15222 шт.**

Отправлено в освобожденные районы: уже в январе 1942 г. для освобожденных районов Подмосковья – 30 вагонов строительного леса, 0.5 млн штук кирпича, 26 т. гвоздей, 15 вагонов алебастра, асбест, стальные трубы и др. материалы. Для Сталинграда – 9 станков и др. оборудование для восстановления депо.



Разрушенный при отступлении германской армии из Донбасса железнодорожный путь. [1940-е гг.] Из открытых источников.



Восстановление паровозного депо на одной из освобожденных железнодорожных станций. [1940-е гг.] Из открытых источников.

ПАРОВОЗ Э^м726-14

Маневровый паровоз Э^м-726-14 построен в 1933 году на Луганском паровозостроительном заводе. Основное предназначение паровоза – вывоз продукции с заводов, доставка грузов. До Великой Отечественной войны паровоз эксплуатировался на железных дорогах Украинской ССР. Затем он был захвачен фашистами, которые перегнали его в Польшу. Но Красная армия вернула его на Родину, где в составе паровозной колонны особого резерва водил эшелоны по прифронтовым магистралям.

Этот паровоз вполне можно назвать настоящим трудягой. **900 лошадиных сил, полный привод на все колёса.** Такой агрегат может тянуть за собой **1200 тонн** полезного груза, это примерно **15 вагонов.** И если понадобится, доставить их на расстояние до **100 километров.**



Паровоз Э726-14 до реставрации. г. Екатеринбург, 3 ноября 2016 г. Из открытых источников.



Паровоз Э726-14 после реставрации. г. Екатеринбург. 21 июня 2024 г. Из открытых источников.