

## СТАЛЬНЫЕ МАГИСТРАЛИ НА ЗАЩИТЕ МОСКВЫ

Панков Павел Сергеевич

162 группа, ГБПОУ МО «Орехово-Зуевский железнодорожный техникум имени

В.И. Бондаренко», Московская область, г. Орехово-Зуево

Научный руководитель: Парина Ольга Анатольевна

Целью данной работы является изучение и анализ подвигов железнодорожников, внесших огромный вклад для победы Родины в Великой Отечественной войне.

Рано утром 22 июня 1941 года Германия коварно напала на нашу страну. Началась Великая Отечественная война, которая в дальнейшем переломает судьбы очень большого количества людей. Миллионы человек встали на защиту Родины, они были готовы пожертвовать своей жизнью ради жизни друзей и соотечественников.

На рассвете 22 июня начали приходить известия о вражеских воздушных налетах. Бомбёжке подверглись множество городов, сел и километры железных дорог.

Всего за несколько часов войны наша армия потеряла более 1000 самолетов, из них на земле были уничтожены более 800.

Так началась Великая Отечественная война, которая унесла жизни более 27 миллионов человек, в том числе более 1.5 миллиона детей в возрасте до четырех лет...

2 июля 1941 года в Москве в Кремле прошло совещание первых секретарей райкомов партии столицы, на котором было поддержано патриотическое движение трудящихся Москвы и Ленинграда, создать на добровольных началах народное ополчение. А уже через три дня в партийные органы Москвы и Московской области было написано 310 заявлений о зачислении в ряды ополченцев. Вскоре были созданы 12 дивизий народного ополчения и 25 истребительных батальона. Немало железнодорожников насчитывалось в их рядах. 300 преподавателей, студентов и сотрудников Московского института инженеров железнодорожного транспорта вошли в 6-ю дивизию народного ополчения Дзержинского района Москвы, прошли военную подготовку и были направлены строить укрепления на подступах Москвы.

Вместе со всем народом жители моего города разделили трудности военных лет, встали на защиту Родины. Трудящиеся Орехово-Зуева в ответ на массовое патриотическое движение москвичей сформировали три батальона ополченцев.

Враг рвался к Москве, и уже 30 сентября немецко-фашистские войска начали «генеральное» наступление. Против нашей армии были брошены 38 процентов пехотных и 64 процента танковых и моторизованных немецких дивизий. Соблюдая точный график и жесткий контроль, железнодорожникам удалось перебросить со скоростью курьерских поездов с Дальнего Востока во фронтовое Подмосковье тридцать шесть эшелонов дивизии с 17 октября по 28 октября 1941 года.

Зима 1941 года выдалась многоснежной и очень морозной. А ведь наша столица была полностью отрезана от Донбасса и Подмосковного угольного бассейна, и доставка топлива была сильно затруднена. Ведь в первую очередь по железным дорогам к столице шли войска, боевая техника, боеприпасы. В этих условиях на московском узле развернулось движение за экономию топлива, использование опилок и шлакоотходов. Железнодорожники порой собирали уголь в междупутьях, в порожних вагонах и даже приносили из дома, а также занимались заготовкой дров в восточных районах Подмосковья, чтобы не допустить остановки поездных и маневровых паровозов.

Всю тяжесть передислокации воинских эшелонов и доставки боевой техники на подступы к столице играла Московско-Окружная дорога. Станции Перово и Лихоборы в это время перерабатывали в пять раз больше вагонов, чем до войны. Фашистская авиация ожесточенно обстреливала наши военные и санитарные поезда. Так, 25 ноября был взорван поезд с боеприпасами на станции Шереметьево.

Битва под Москвой сыграла решающую роль в развенчании мифа о непобедимости германской армии. Эта победа Красной армии оказала решающее влияние на ход Великой

Отечественной и всей второй мировой войны. В дни обороны Москвы по железным дорогам перебрасывались крупные стратегические резервы. За октябрь, ноябрь и 6 дней декабря на дороги Московского узла поступило 315 тысяч вагонов с войсками и грузами.

В битве под Москвой принимали также участие колонны паровозов особого резерва. Они формировались в депо имени Ильича, а также в депо Подмосковная. Эти колонны работали в отрыве от ремонтных баз, что позволяло на остановках ремонтировать и обслуживать паровозы вторыми подменными бригадами, состоящими из машинистов, их помощников, кочегаров, кондукторов, освоивших слесарное дело и электросварку.

В первые месяцы войны, когда немецко-фашистские войска подступали к Москве, коллектив депо Москва-Пассажирская Ленинской железной дороги приступил к постройке первого бронепоезда. По 30–40 часов не покидали рабочие места котельщик Ф. А. Старостин, слесарь И. С. Илюхин, сварщик И. А. Зайцев и многие другие. И уже через две недели бронеплощадки и бронепаровоз были готовы. На открытых бронеплощадках разместились зенитные пушки, в середине - реактивные установки. Это были крепости на колесах, команды которых формировались в основном из железнодорожников-добровольцев. Строительством бронепоездов занимались железнодорожники и других депо Московского узла. Войти в команду бронепоезда стремились слесари, смазчики, электромонтеры.

Уже в первые дни войны от руководства страны поступило указание железнодорожникам сформировать 288 военных санитарных поездов. Эти поезда оборудовались вагонами-изоляторами, специальными вагонами для раненых, аптеками-перевязочными, кухнями.

В благодарной памяти человечества живет и всегда будет жить беспримерный подвиг советского народа в годы Великой Отечественной войны. В критический момент истории, когда решались судьбы не только нашего народа, но и всего человечества, Советский Союз отстоял свою свободу и независимость, сыграл решающую роль в избавлении народов Европы и Азии от угрозы фашистского порабощения. Была спасена мировая цивилизация. В смертельной схватке с немецко-фашистскими захватчиками Красная Армия разгромила гитлеровскую военную и государственную машину.

За годы Великой Отечественной войны на плечи железнодорожников легла тяжелая миссия бесперебойной доставки для нужд фронта техники, вооружения, горючего, продовольствия. В кратчайшие сроки по железным дорогам в глубь страны было перебазировано сотни предприятий и эвакуировано мирное население. На долю железнодорожников пришлось более восьмидесяти процентов всего грузооборота того военного времени.

Интерес к прошлому всегда был связан с потребностью людей лучше разбираться в настоящем, понять причины событий, предвидеть в каком направлении оно будет развиваться. Прошлое не уходит бесследно. В каждом из нас история оставляет следы, а изучение истории позволяет формировать человека как личность. История – это коллективная память, ее опыт нужен людям, он напоминает, учит и предостерегает. Роль исторического знания особенно возрастает в наши дни. Мы не имеем право игнорировать уроки истории.