

ГНЕННЫХ ЛЕТ

ДВИЖЕНИЕ

контрнаступления под Москвой



т на линии Москва –
назначен В.А. Быд-
гировать 180 км глав-

В условиях близости к линии фронта трудились железнодорожники Тульского отделения дороги им. Ф.Э. Дзержинского. 23 декабря 1941 года при-

КУЛЬТУРА

Через годы,
через расстояния,
через объектив



Вышло в свет уникальное издание «Великий Сибирский путь», приуроченное к 100-летию окончания строительства Транссибирской магистрали.

Этот великий инженерный подвиг был запечатлён современниками и сохранился в коллекции альбомов фотографий Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации. Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте (УМЦ ЖДТ) с профессиональным и творческим подходом подготовил современное издание «Великий Сибирский путь», презентация которого состоялась на X юбилейной международной выставке «Транспорт России-2016».

Раритетный альбом содержит снабжённые подписями 100 редчайших снимков русских фотографов. Первый тираж – всего 100 экземпляров.

Перед читателем открывается Великий Сибирский путь в уникальном образе. Сборник фотографий собран в лучших традициях оформления альбомов конца XIX – начала XX века: кожаная зелёная папка с золотым тиснением, выполненным шрифтом в историческом стиле «Модерн», каждая фотография обрамлена матовой орнаментальной рамкой, а сами иллюстрации имеют особый эстетический вид за счёт покрытия поверхности фототипий выборочным лаком и содержат информацию о первоисточнике.

Своей весомостью и обстоятельностью фотоальбом призывает читателя к неспешному и вдумчивому перелистыванию страниц. На фотографиях инженеры в тулупах поверх шуб, с застывшими в инее усами и бородами, собравшиеся перед фотообъективом в тайге на зимней времянке в 35-градусный мороз.

От страницы к странице перед нами

западного фронта 17-я командир – подполковник – подполковники формирования орожники вели работы, Лев Толстой – Володар – Елец – Верховье. С отремонтировали 191 мостов, 44 небольших мостов. 28 декабря 1941 Ц для работ на участках Москва – Ожерелье – Уздороги были привлечены формирования НКПС. Отдельными железнодорожными составами выполнялись работы первой очереди – Елец, Москва – Начальнику Московского Рудому поручалось работникам дистанций производственные действия на

тки Тула – Узловая и Тула – Калуга были включены в состав ВЭО-41 (начальник Г.К. Иваненко). Приказом начальника железной дороги им. Ф.Э. Дзержинского от 25 декабря 1941 года 32 руководителя хозяйственных единиц Тульского отделения были направлены на командные должности в организованное ВЭО-41.

За короткий срок удалось поднять из руин оборотное депо Скуратово, находившееся тогда в 20 км от линии фронта. Значителен вклад в восстановление хозяйства депо трудового коллектива во главе с начальником Б.В. Чеканихиным. В его производственной характеристике отмечалось: «Имеет большую организационную и хозяйственную способность. После освобождения станции Скуратово от немецких захватчиков тов. Чеканихин приступил к восстановлению депо, которое было восстановлено раньше срока...».

Большой объём работ выполнялся и работниками службы связи. Особое мужество и профессионализм были присущи старшему электромеханику 13-й дистанции сигнализации и связи

восстановления фронтовых стальных магистралей с каждым днём. К восьмому января 1942 года западного фронта из 1700 км железных дорог были восстановлены участки, протяжённость которых превысила 970 км

координировал направление

в составе Западно-железнодорожных бригад НКПС. В общей численности войсковых формирований НКПС – их потребность опек. Не хватало всего. 1941 года на железную дорогу поступило менее пригодных для замены

числа и земляных, в отсутствие механизмов строительства. Там, где возникали наибольшие трудности, материальными средствами фронта приняло срочных и усилению действовавших в этом железнодорожных войск 13396 человек, а спецбригады. На ремонтные работы трёх до восьми тысяч железнодорожников. И всё же к рождённых стальных армий правого фронта ставил 90–120 км, а развивалось наступление армии.

железнодорожной им. Ф.Э. Дзержинского И.Г. Евсееву. После освобождения участков, примыкавших к станции Тула, была организована команда из пяти человек, которую он и возглавил. Рабочие стойко переносили холод и лишения походной жизни, трудились на прифронтовых участках. На ветру, на лютom морозе И.Г. Евсеев и его товарищи забирались на телеграфные столбы, восстанавливая межстанционную связь, нередко во время налётов вражеской авиации. В ноябре 1943 года за доблестный и самоотверженный труд И.Г. Евсеев был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Благодаря самоотверженности воинов Железнодорожных войск, спецформирований НКПС и линейных железнодорожников темпы восстановления фронтовых стальных магистралей наращивались с каждым днём. К восьмому января 1942 года в полосе Западного фронта из 1700 км железных дорог были восстановлены участки, общая протяжённость которых превысила 970 км.

Однако темпы, несмотря на поистине самоотверженный и героический труд железнодорожников, были всё же недостаточными. И дело тут не только в стремительном наступлении советских войск под Москвой. Одной из причин такого положения явилось отсутствие единого руководства работами. В то время их курировали представители Народного комиссариата обороны и НКПС. Обстановка на фронте настоятельно требовала устранения подобной двойственности.

Подготовил
Андрей Городнов

рубка шпал, растаскивание рельсов, начало накатки пролётов, депо и главные мастерские на станции Обь, каменная труба на реке Иланке, консольный виадук через Черемшанский овраг, стрелочная будка на станции Катайск, укрепление скалы, обвал на пикете №355...

Как живые с этих старых фотографий смотрят на нас инженеры путей сообщения на испытании моста, водолазы, участвовавшие в подводных работах при сооружении пристани на озере Байкал, местное население на разгрузке товарного состава. Интересно, что многие из этих снимков сделаны не профессиональными фотографами, а железнодорожниками, работавшими на строительстве магистрали. Своё умение фотографировать они получили на занятиях необязательного курса по теории и практике фотографии, являвшейся, по мнению тогдашнего директора Института инженеров путей сообщения Михаила Герсеванова, «мощнейшим средством быстрого, точного, нелицеприятного изображения действительности» (1884).

Скорость стройки потрясала современников, особенно если учесть тяжелейшие условия, в которых трудились рабочие. Магистраль проходила через неосвоенные места, перевалы и участки вечной мерзлоты. Инженерам приходилось решать сложнейшие задачи – возводить мосты через мощные сибирские реки, прокладывать длинные тоннели. При этом уровень технической оснащённости тогда был несравнимо ниже современного. Фактически основными инструментами были лопаты, кирки и тачки. В ходе строительства Транссибирской магистрали сформировался тип профессионально-строителя-железнодорожника.

Те люди, которые приобретут альбом, чтобы принести затем его в дар библиотеке или музею, непременно совершат благородный поступок перед лицом будущих поколений, которые в век современных высоких технологий не задумываются, какой ценой была построена эта дорога.

Ольга Старых,
директор УМЦ ЖДТ,
кандидат технических наук



Испытание моста
на реке Имане. 1896 год

Пудок) – главный редактор газеты «Московский железнодорожник»: Шелков В. Л.

а В.В.
факс (499) 266-36-63
3., тел.: (499) 266-32-60
сий И.Л.
1-32-46
499) 266-33-11
И.В., тел.: (499) 266-39-85

авлов В.Г., Сифоров С.В.

Издание основано в 1877 году. Распространяется в областях ЦФО РФ.

4 страницы. Периодичность выхода – еженедельно по пятницам.
Время подписания в печать по графику: 08.12.2016, 18.00. Время подписания в печать фактически: 08.12.2016, 18.00

Свободная цена.
Заказ: 16-11-00425. Тираж: 20911

Отпечатано: ЗАО «ПК «Экстра М». 143400, Московская область, Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Балтия», 23-й км.

Бумага газетная.
Материалы с рубрикой, набранной Таким шрифтом, – на правах рекламы.
Информация о Генеральном партнёре – НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – в рамках конкурса «Мечте навстречу» размещается на правах рекламы.

При перепечатке материалов ссылка на «Московский железнодорожник» обязательна.
Редакция в переписку с читателями не вступает.