Всё для фронта! Всё для победы!

Железнодорожник, где бы он ни работал – на головном участке прифронтовой полосы или на дороге, далеко стоящей от театра военных действий, - он работает непосредственно для нужд фронта. Для железнодорожников план перевозок, каждое задание по погрузке, выгрузке, по передаче вагонов, каждая норма по пробегу локомотивов и подвижного состава являются по существу воинским приказом, и исполнение его должно быть таким же безоговорочным и четким, таким же безусловным, каким отмечается исполнение воинского долга в армии.

Газета "Гудок" от 12 апреля 1942 г

 Отечественная война - это трагическое и вместе с тем героическое время, которое показало всему миру силу русского характера, величие народного духа. Наша страна заплатила слишком страшную цену за избавление человечества от фашизма.

 Навсегда в памяти людей останутся имена героев Великой Победы.

Война была народной, потому что вся страна вела борьбу с фашистскими оккупантами. На фронт уходили все, кто мог держать в руках винтовку. Но кому-то надо было продолжать работать в тылу, помогать армии продовольствием, медикаментами, оружием.

Как не считать героями стариков, женщин и детей, взваливших на свои плечи годы военного лихолетья.

 О тяжелых военных годах железнодорожников, тружениках тыла, я узнала, когда посетила музей истории Дальневосточной железной дороги.

 22 июня 1941 года в Хабаровске был теплый, солнечный день. Многие горожане семьями шли на пляж, ехали отдыхать на левый берег Амура. Две с половиной тысячи работников Хабаровского железнодорожного узла выехали специальным поездом на станцию Николаевка для участия в воскреснике по строительству шоссейной дороги Биробиджан – Хабаровск. Работа шла дружно и весело. Были открыты буфеты, играл оркестр, выступали коллективы самодеятельности. Вдруг прибежал дежурный по станции со страшной вестью: началась война. Была объявлена тревога, люди спешно погрузились в вагоны и выехали в Хабаровск.

 Суровая необходимость военного времени заставляла железнодорожный транспорт работать на пределе человеческих и технических возможностей. На дорогах создавались фронтовые бригады и смены, где рабочий день длился, как правило, 16 часов.

 Только единство фронта и тыла могло обеспечить победу, полную и безоговорочную. Работники тыла делали все, чтобы при меньшем количестве рабочей силы дать больше продукции лучшего качества. На машинистов и их помощников была «наложена бронь», но ряды рабочих из ремонтных цехов быстро редели, на счету был каждый человек.

 К моему удивлению, оказалось, что организация поездной работы легла на плечи дежурных по станции. Им приходилось буквально "крутиться", чтобы преодолеть большое количество маршрутов, своевременно выполнить заданный объем местной работы, проследить за подходом к станции поездов и своевременно освободить пути для их приема. За задержку поездов у входных сигналов дежурных по станциям и поездных диспетчеров отдавали под суд военного трибунала дороги и направляли на фронт в штрафные роты.

 Тысячи женщин и подростков, пришедших в период войны на железные дороги Дальнего Востока, в короткий срок овладели сложными специальностями. Помимо основной деятельности, на базе паровозных депо и мастерских связи был налажен выпуск оборонной продукции. Для нужд фронта изготавливались корпуса ручных гранат, холодное оружие, "ежи", детали к взрывателям гранат.

 Важным направлением работы железных дорог Дальнего Востока явилась поставка грузов. На Амурской железной дороге, переведенной на военный режим работы, увеличивалась пропускная способность дорог, сокращались простои, получило развитие движение по вождению большегрузных поездов.

 Все меньше остается в живых тех, кто может рассказать нам о военной истории родного края, о событиях героического прошлого, поэтому каждая строчка воспоминаний о времени, опаленном войной - бесценный дар для последующих поколений, чтобы и они помнили…

 Работали в две смены: ночь и день.
Так труженики тыла в ту войну
Кормили, одевали всю страну.
И я хочу, чтоб подвиг трудовой
Был равен нашей славе боевой.