

**Победа в Великой Отечественной войне – подвиг миллионов советских людей на фронте и в тылу. Каждый, кто работал на победу в героические и жестокие годы, достоин чести в народе. За особые заслуги более 200 тружеников тыла удостоены звания Героя Социалистического труда.**

Среди Героев – начальник тыла Красной Армии, а в 1942–1943 гг. и нарком путей сообщения СССР **Андрей Васильевич Хрулев**; крупнейшие руководители промышленности и транспорта, в том числе **Борис Львович Ванников**, **Василий Васильевич Вахрушев**, **Петр Васильевич Дементьев**, **Павел Иванович Коробов**, **Иван Тевадросович Тевосян**, **Михаил Васильевич Хруничев**, **Алексей Иванович Шахурин**; директора оборонных заводов **Амо Сергеевич Елян**, **Исаак Моисеевич Зальцман**, **Юрий Евгеньевич Максаров**, **Василий Иванович Фомин**; конструкторы **Давид Николаевич Вишневский**, **Жозеф Яковлевич Котин**, **Борис Иванович Шавырин**, **Аркадий Дмитриевич Швецов**; виднейшие советские ученые **Иван Павлович Бардин**, **Иван Матвеевич Виноградов**, **Николай Дмитриевич Зелинский**, **Владимир Леонтьевич Комаров**, **Алексей Николаевич Крылов**, **Николай Иванович Мусхелишвили**, **Владимир Афанасьевич Обручев**, **Леон Абгарович Орбели**, **Дмитрий Николаевич Прянишников**, **Андрей Алексеевич Трофимук**, **Алексей Евграфович Фаворский**, **Сергей Алексеевич Чаплыгин**; светила медицины **Алексей Иванович Абрикосов**, **Иустин Ивлианович Джанелидзе**; партийные и государственные деятели: **Лазарь Моисеевич Каганович**, **Михаил Иванович Калинин**, **Ге-**

наркома авиационной промышленности **Макар Михайлович Лукин**. Предстояло наладить выпуск моторов для истребителей Яковлева и Микояна и бомбардировщика ПЕ-2. На заводе не хватало квалифицированных кадров, у рабочих не было опыта работы в авиастроении. Лукин лично обучал рабочих, внедрял передовые методы труда. В результате к концу года производство авиамоторов для фронта было увеличено вчетверо.

**Вячеслав Александрович Малышев**, нарком танковой промышленности, организовал поточное производство танков на заводах Урала. В 1942 г. армия получила 25 тысяч танков. Малышеву принадлежит заслуга восстановления промышленности Сталинграда. Он непосредственно руководил организацией рабочего батальона Сталинградского тракторного завода и будучи зам. председателя СНК СССР оказал помощь в его восстановлении после войны.

Конструктору Уральского артиллерийского завода **Федору Федоровичу Петрову** нарком вооружения **Дмитрий Федорович Устинов** лично поручил разработать мощную самоходную артиллерийскую установку. Знаменитая самоходка вышла из заводских ворот раньше намеченного срока и уже в битве на Курской дуге уничтожала тяжелые немецкие танки.

**Анатолий Тихонович Третьяков** в годы войны был директором авиационных заводов. С его именем связано массовое серийное производство бомбардировщика ТУ-2. Фронтовой бомбардировщик Туполева превосходил немецкий Ю-88 и развивал скорость до 547 км в час.

В июне 1941 года народным комиссаром вооружения СССР был назначен 33-летний **Дмитрий Федорович Устинов**, самый моло-

Благодаря таким людям ни на один день не прекращалась работа на оборонных предприятиях. В сложнейших условиях эвакуации, перевода всего промышленного производства на военные рельсы нужна была не просто напряженная работа и железная дисциплина. Часто людям требовалось превозмочь себя.

Среди Героев труда военных лет очень много железнодорожников. На их долю выпало без перебора обеспечивать переброску войск, снабжение фронта техникой, боеприпасами, амуницией и продовольствием.

Под бомбежками, рискуя жизнью, они делали все для выполнения задания, не терялись в трудные минуты и выходили победителями. В феврале 1942 г. при ГКО был создан Транспортный комитет. В его состав входил заместитель наркома путей сообщения **Герман Васильевич Ковалев**. По военным железным дорогам армия получила 19 миллионов вагонов воинских грузов. И почти каждый рейс – подвиг.

Летом 1942 г. на участке Острожка – Графская скопилось около 10 тысяч вагонов. В этой сложной ситуации проявилась способность принимать быстрые и правильные решения **Петра Ивановича Бакарева**. Каждую ночь на восток он отправлял сплошным потоком через 100–200 метров тяжелые эшелоны. За шесть дней эвакуационная операция была закончена.

С первого дня войны полковник **Николай Владимирович Борисов** был командиром 28-й железнодорожной бригады, которой присвоено имя 1-й гвардейской. За годы войны гвардейцы восстановили многие тысячи километров железнодорожных путей, сотни мостов через Кубань, Дон, Днепр, Южный Буг, Вислу,

ной бригады. Бригадой восстановлено 4505 километров железнодорожного полотна, 2408 километров станционных путей, 45 узловых станций, 5149 километров линий связи, 179 больших и средних мостов.

На Карельском перешейке застала война **Василия Михайловича Елисеева**. На паровозе ЭШ-4375 он водил поезда на участке Ладожское озеро – Ленинград. В первую блокадную зиму действовала единственная 5-я ТЭЦ. Пять месяцев машинист Елисеев под бомбежками водил на ТЭЦ тяжелые и скоростные поезда с торфом. Это позволяло в осажденном Ленинграде выпекать хлеб, предприятиям работать на нужды фронта. После прорыва блокады Василий Михайлович Елисеев работал в составе 48-й паровозной колонны особого резерва на Шлиссельбургской трассе – трассе массового героизма и мужества железнодорожников.

Весной 1943 г. Красная Армия готовилась к решающим боям на Курской дуге. К фронту шли поезда с оружием и продовольствием. Поездной мастер колонны № 12 особого резерва **Николай Яковлевич Епанчин** сопровождал очередной состав с боеприпасами. Бомбардировщики налетели неожиданно, Епанчин бросился к машинисту, чтобы предложить растянуть вагоны. Машинист уже был ранен. Тогда взялся за это сам. Паровоз то останавливался на мгновение, то тянул установленные редким пунктиром вагоны. Растяжка нужна была для того, чтобы в случае попадания бомб в один из вагонов не допустить гибели всего состава. В той бомбежке Епанчин был тяжело ранен. Эшелон же почти невредимым прибыл на пункт назначения.

Воля к победе бывала настолько сильной, что побеждала опасность смерти. Вот как вспоминал

**Более 200 человек получили звание Герой Социалистического труда в годы войны. Их золотые звезды – награда всем, кто своим самоотверженным трудом приближал Победу**

# ГЕРОИ

**Оргий Максимилианович Маленков**, **Вячеслав Михайлович Молотов**. В 1943 г. золотую звезду получил и **Берия**. Но в 1953 г. его лишили всех наград и званий.

Расскажем вкратце о заслугах некоторых героев.

В начале 1942 года директором Казанского моторостроительного завода был назначен заместитель

дой нарком. Он организовал эвакуацию предприятий оборонной промышленности в восточные районы страны, в короткие сроки наладил их работу.

Его организаторский талант способствовал решению сложнейших научно-технических проблем для создания новых образцов оружия.

Одер... 25 апреля 1945 г. гвардейцы **Борисова** восстановили решающий 70-километровый участок от Кюстрина до Берлина. Маршал **Жуков** на докладной об этом написал красным карандашом, большими буквами: “Молодцы!”.

История войны полна героическими подвигами железнодорожников.

**Антонина Николаевна Александрова** в 16 лет начала работать на станции Ленинград – Варшавский. В конце августа 1941 г. фронт подошел к Ленинграду. 8 сентября перестали приходить в город даже санитарные поезда. Немцы перерезали все дороги, началась блокада. По Ладоге ее вывезли на Большую землю, направили старшим стрелочником отделения Калининской дороги. Однажды летом к станции подошел эшелон с ранеными. Входная стрелка оказалась поврежденной. Недвижный поезд стал хорошей мишенью для бомбежек. Стрелочница Александрова, рискуя жизнью, под бомбежкой и артобстрелом исправила стрелку, раненые были спасены.

**Николай Фемеранович Гриценко** прошел всю войну в технической разведке 1-й железнодорож-

о своем первом подвиге на участке Московской дороги **Иван Иванович Ефимов**.

“Поезд едва отошел от станции, как налетели три самолета и начали строчить из пулеметов. Меня ранило в ногу. Ранило и Лобова, его рана оказалась смертельной. Я крикнул Косаревскому, чтобы быстрее подавал уголь, но он не ответил. Смотрю – кочегар лежит в будке мертвый. У реверса я остался один. Самолеты все вертелись над поездом и поливали огнем. Я получил шесть ран. Управлял паровозом, пока были силы. Поезд дошел до станции, груз был спасен”.

После госпиталя **Иван Иванович** подал рапорт с просьбой послать его машинистом на Московско-Курскую дорогу, снова в прифронтовую полосу.

**Владимир Николаевич Желудев** к началу войны был начальником Лискинского отделения Юго-Восточной железной дороги. С приближением фронта начались налеты на Лиски и пожары, пожары... Они стали хорошим ориентиром для бомбежек. В очередной пожар Желудев бросился к составу с горючим, отцепил две цистерны – два пылающих факел-