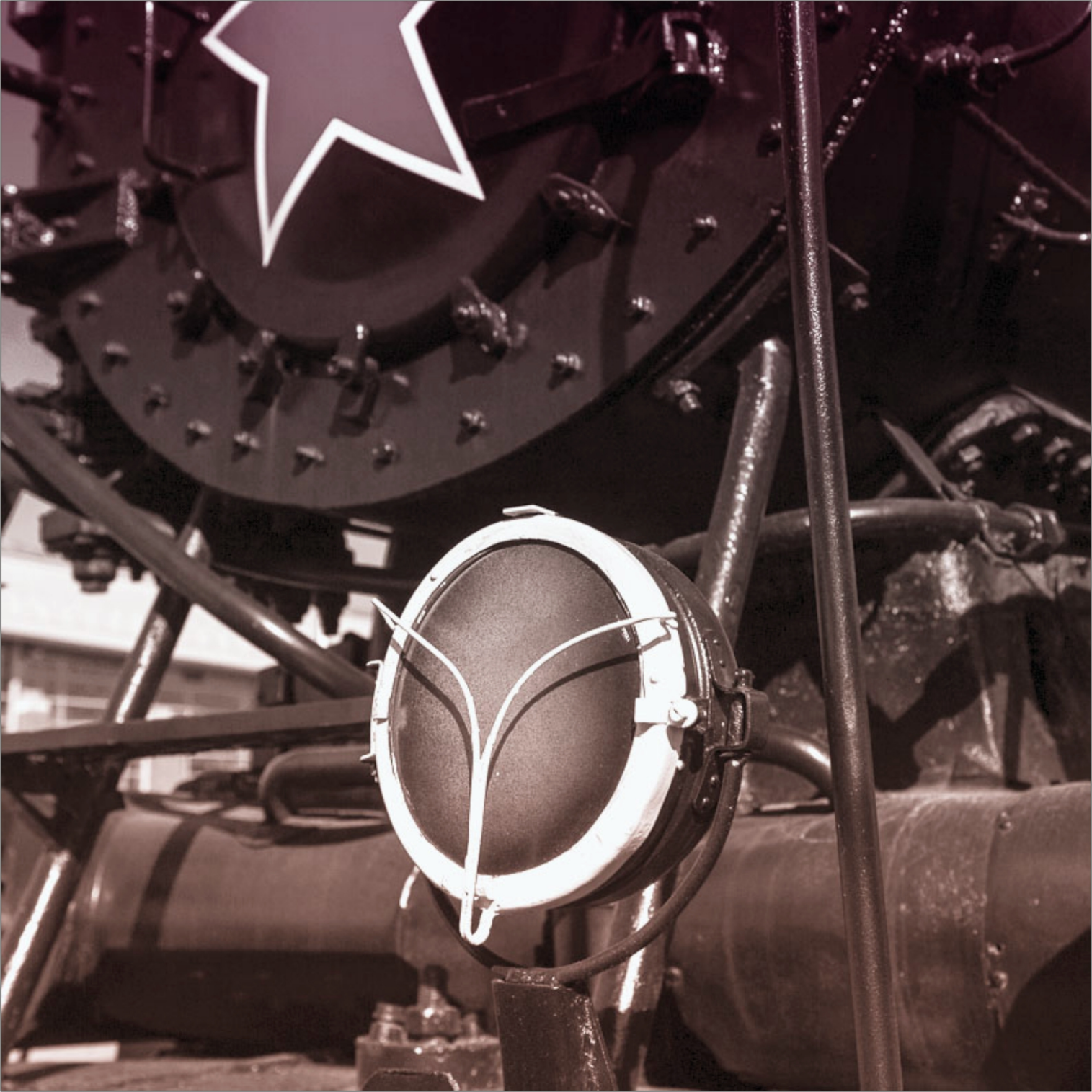
# Железнодорожная техника времен




# Великой Отечественной войны



**Дорогие друзья! Уважаемые посетители!**

**В этом году наша страна празднует 75-летие Победы в Великой Отечественной войне. Музей железных дорог России глубоко чтит память о подвигах солдат, тружеников тыла, бережно сохраняя артефакты, связанные с этим героическим временем. Особого внимания заслуживает вклад железнодорожников в успешный исход военных действий.**

В 1920-е годы весь железнодорожный транспорт Страны Советов находился в тяжелом положении из-за последствий Первой мировой и Гражданской войн, остро ощущался дефицит квалифицированных кадров. В результате многочисленных организационных реформ к 1930-м годам железнодорожное хозяйство было полностью восстановлено, проведена реконструкция и модернизация магистралей, реорганизация управления железными дорогами, развивалось магистральное локомотивостроение. Ударный труд стал нормой жизни железной дороги, внедрялись стахановские принципы работы, началась электрификация отдельных участков железных дорог, появились первые образцы отечественных тепловозов. Получить представление о развитии железнодорожной отрасли в СССР можно в корпусе Р музея с помощью мультимедийного экспоната «Стрелки времени», запустив период 1917–1945 годов.

Дальнейшие планы развития железных дорог были прерваны войной: все железные дороги перешли на военное положение, был сформирован воинский график движения поездов. Железные дороги участвовали в мобилизации, переброске воинских частей и техники, эвакуации населения и промышленных предприятий. На каждой дороге были сформированы колонны особого резерва Народного комиссариата путей сообщения (НКПС). Главной особенностью паровозных колонн особого резерва была высокая маневренность, оперативность и возможность работать в отрыве от локомотивных депо.

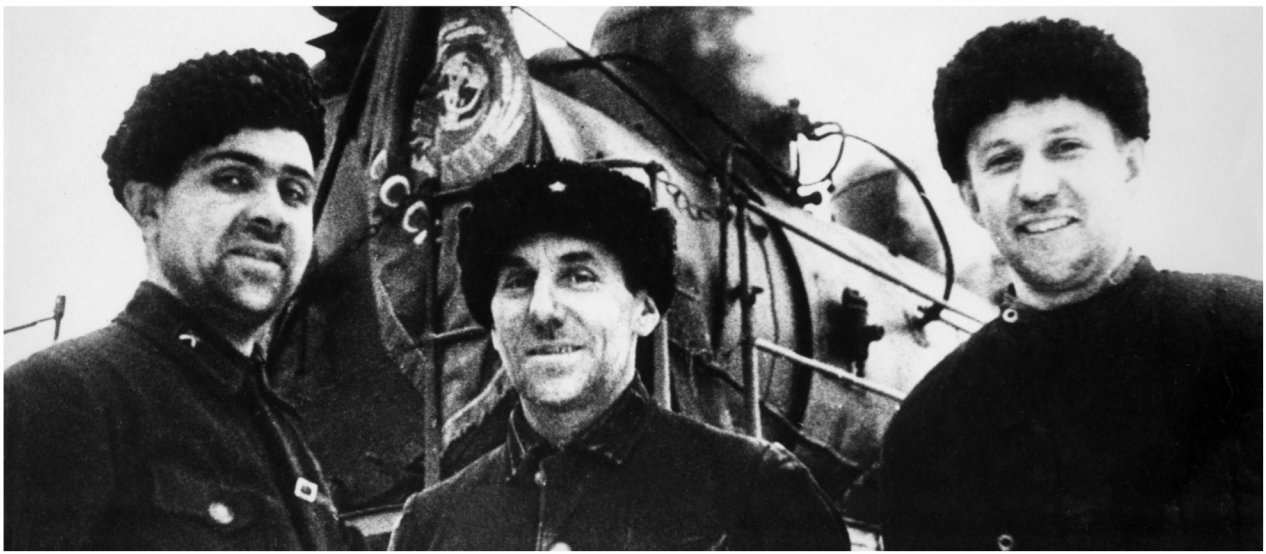
В Музее железных дорог России находятся уникальные образцы железнодорожной техники, работавшей в годы Великой Отечественной войны.

Первым образцом, о котором пойдет речь, будет товарный паровоз Э$^{М}$730-31, расположенный на открытой площадке музея.

Серия Э является самой массовой серией паровозов в мире. Всего их было построено 11 тысяч экземпляров, в экспозиции музея – четыре единицы. Первый паровоз серии Э был собран в 1912 году на Луганском заводе. Начиная с 1915 года эта серия стала основной серией паровозов, заказываемых Министерством путей сообщения для казенных железных дорог. В годы Великой Отечественной войны в основном из паровозов этой серии формировались колонны особого резерва НКПС, они выполняли главные военные перевозки. Многие паровозы серии Э установлены в качестве памятников. Паровоз Э$^{М}$721-83 установлен как часть мемориала «Стальной путь» на станции Петрокрепость. Этот паровоз доставил в 1943 году первый после прорыва блокады поезд из Ленинграда на Большую землю. На станции Ладожское Озеро установлен паровоз-памятник Э$^{Ш}$-4375 «Комсомолец». Комсомольско-молодежная бригада этого паровоза водила поезда по Дороге жизни с боеприпасами и продовольствием для осажденного города, а также топливо для единственной действующей в период блокады 5-й ГЭС. Машинист Ленинград-Финляндского паровозного депо Еледин В.А., работавший на «Комсомольце», так рассказывает об этом: «С удивлением вспоминаю я теперь, как в те дни мы водили торфяные вертушки. В течение двенадцатичасовой смены мы успевали совершать по три, а то и по четыре рейса. При норме в тысячу тонн мы нередко брали вертушки весом в полторы тысячи тонн и больше. И все это делали измотанные голодом, шатающиеся от слабости люди... Машинист идет к паровозу, берется за поручни, но самостоятельно подняться не может, и его подсаживает помощник. Взобравшись в паровозную будку, машинист в свою очередь сверху протягивает руку помощнику, а помощник – кочегару. Машинист, как правило, не стоял у реверса, а сидел: управлять машиной стоя не хватало сил...». На железнодорожной станции Волховстрой-1 находится установленный в качестве паровоза-памятника Э$^{У}$708-64, он первым после прорыва блокады доставил в Ленинград состав с продовольствием 7 февраля 1943 года.

Паровозы серии Э$^{М}$ были основными локомотивами в батареях железнодорожной артиллерии Военно-морского флота СССР. Индекс «М» означает модернизированный.

*Бригада паровоза Э$^{м}$721-83, которая привела первый после прорыва блокады поезд из Ленинграда. Слева направо: Петров А.А., Федоров П.А., Волков И.Д.*



*Бригада паровоза Э$^{ш}$-4375. Слева направо: Еледин В.А., Самойлов А.А., Елисеев В.М.*



# Товарный паровоз Э$^{м}$730-31




| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| осевая характеристика | | 0-5-0 | | | |
| вес в рабочем состоянии | без тендера | 82,9 т | конструкционная скорость | | 65 км/ч |
| | с тендером | 130 т | максимальная мощность на ободе колеса | | 1500 л.с. |

За паровозом Э$^{М}$730-31 размещена железнодорожная артиллерийская установка.

Железнодорожный артиллерийский транспортер ТМ-3-12 (транспортер морской, третий тип, калибр 12 дюймов) был построен Николаевским заводом имени Андре Марти в 1938 году. Он был способен обстреливать противника на расстоянии до 30 километров. ТМ-3-12 входил в состав 9-й железнодорожной артиллерийской батареи, которая в ходе Советско-финской войны вела огонь по острову Сескар, узлу обороны Мурила и по городу Выборг. В 1940 году, по мирному договору между Финляндией и СССР, транспортер был размещен на полуострове Ханко. Полуостров Ханко (Гангут) находится на северном берегу Финского залива. СССР получил часть полуострова после Зимней войны, в марте 1940 года, для создания военно-морской базы, арендовав его на 30 лет. Однако в конце июня 1941 года, после возобновления боевых действий между странами, база на Ханко оказалась блокирована с суши, но огонь 9-й артиллерийской железнодорожной батареи значительно облегчил ее оборону. В 1941 году эти военные действия оказались одной из наиболее успешных операций ВМФ СССР. Однако невозможность продолжать снабжение базы после ледостава вынудила эвакуировать ее морским путем. Та военная техника, которая не могла быть переправлена по морю, была умышленно выведена из строя (стволы орудий ТМ-3-12 уничтожены внутренними взрывами). Транспортер восстанавливался силами Финляндии для своих нужд, при починке были использованы орудия линкора «Генерал Алексеев» (бывший «Александр III»). Однако когда Финляндия в 1944 году заключила перемирие с СССР, ТМ-3-12 был возвращен на территорию Советского Союза. Установок такой конструкции было построено всего три, одна из них представлена в Музее железных дорог России.

# Железнодорожная артиллерийская установка ТМ-3-12



| | | | |
|---|---|---|---|
| калибр орудия | 305 мм | | |
| максимальная дальность стрельбы | 30 км | количество осей | 16 |
| | | вес | 340 т |

Следом за железнодорожной артиллерийской установкой расположены две бронеплощадки.

Четырехосная зенитная бронеплощадка № 971-7518 поступила в музей со станции Перелетная Дальневосточной железной дороги в 1992 году.

Создана бронеплощадка в 1941–1942 годах на Коломенском машиностроительном заводе на базе четырехосной платформы, построенной на вагоностроительном заводе им. Газеты «Правда» в Днепродзержинске. Во время Великой Отечественной войны она входила в состав бронепоезда «Коломенский рабочий» 55-го отдельного дивизиона бронепоездов, который работал в паре с бронепоездом «Подольский рабочий». Боевые единицы вели военные действия сначала под городом Мценск (Орловская область) с местом дислокации на станции Чернь, затем они прикрывали от атак с воздуха мост в районе станции Отрада. Уже 31 января 1944 года дивизион передислоцировали на станцию Шарыбовка (район Жлобина), затем он поддерживал огнем части 323-й стрелковой дивизии в районе станции Хальч, во время ликвидации немецкого плацдарма на правом берегу Днепра, позже действовал совместно со 115-м укрепрайоном. В 1944 году бронепоезда вывели в резерв фронта на станциях Калинниковичи и Мозырь. В августе 1944 года 55-й дивизион был в Бресте, а в декабре – на участке Ковель – Сарны, на станции Маневичи. С 10 марта 1945 года перешел на оперативное подчинение войскам НКВД по охране тыла с дислокацией на станциях Луков и Сварженц. Бронепоезда охраняли коммуникации железнодорожного узла Познани и мосты через Варту. За операции, проведенные совместно с частями НКВД, были награждены орденами и медалями 123 человека из личного состава. В сентябре 1945 года 55-й отдельный дивизион бронепоездов был расформирован.

# Четырехосная зенитная бронеплощадка № 971-7518



| | | | |
|---|---|---|---|
| количество осей | 4 | тара | 36 т |

Бронеплощадка № 910-1045 поступила в музей со станции Ржев в 1987 году.

Двухосная легкая бронеплощадка № 910-1045, образца 1943 года, изготовлена на базе двухосной платформы, построенной на заводе «Серп и Молот» (Харьков). С высокой долей вероятности входила в состав одного из двух бронепоездов («Уфа» или «Салават Юлаев»), которые принимали участие в Великой Отечественной войне.

Бронепоезд «Уфа» вошел в состав 1-го Прибалтийского фронта и был приписан к 60-му отдельному дивизиону бронепоездов, который тогда базировался на станции Клястица Псковской области. Участвовал в боях за город Полоцк и в освобождении Прибалтики. В 1944 году ему удалось огнем своих орудий остановить прорыв немецких частей. Экипаж бронепоезда во главе с командиром майором Егоровым С.Н. был представлен к государственным наградам. Летом 1945 года 60-й отдельный дивизион бронепоездов был расформирован, бронепоезда сняты с боевого дежурства и отправлены на хранение.

# Двухосная бронеплощадка № 910-1045



| | | | |
|---|---|---|---|
| количество осей | 2 | тара | 22 т |

Бронепоезд – бронированный железнодорожный состав для ведения боевых действий на железной дороге. Особенно активно бронепоезда применялись в СССР, где была хорошо развита сеть железных дорог. Во время войны поезда часто одевались в броню в железнодорожных депо. Так, по воспоминаниям комиссара бронепоезда «Балтиец» Степанова С.А., решение построить бронепоезд силами работников Ленинград-Балтийского электродепо было принято на митинге, прошедшем 3 июля 1941 года. И несмотря на отсутствие опыта, эта задача была выполнена. Постановлением № 480 Военного совета фронта вновь созданный бронепоезд был принят в число механизированных частей Ленинградского фронта с присвоением названия «Балтиец».

В составе экипажа бронепоезда воевали как профессиональные военные, так и добровольцы-железнодорожники. С осени 1941 года бронепоезд начал совершать боевые рейсы. Широко развитая железнодорожная сеть Ленинградского узла и специально построенные ветки для бронепоездов в прифронтовой полосе обеспечивали высокую маневренность бронепоездов. «Балтиец» вел огонь с пятнадцати огневых позиций, бил по тылам фашистов. Ночью разведчики пробирались ближе к вражеским позициям, вели наблюдение за объектами противника, а утром, откорректировав огонь, бронепоезд совершал обстрел. «Балтиец» неожиданно появлялся на участке фронта, считавшемся у противника безопасным, и обрушивал на него ураганный огонь, затем, благодаря высокой маневренности, уходил с позиций и скрывался. Но в случае обнаружения противником участь бронепоезда была предрешена. Яблонцева М.А., старший кондуктор 48 паровозной колонны особого резерва НКПС, работавшая на Дороге Победы: «...нас охраняли пять бронепоездов. Однажды один из них был полностью разбит. Эти страшные минуты помнятся до сих пор...» Участвовал «Балтиец» и в прорыве блокады Ленинграда в январе 1943 года – у станции Шлиссельбург вел артиллерийский огонь, прикрывая атаки пехоты. Через год «Балтиец» и еще три бронепоезда, построенных железнодорожниками, участвовали в снятии блокады и разгроме немецко-фашистских войск под Ленинградом, поддерживая наступление Ленинградского и Волховского фронтов.

Василий Петрович Акимов, бывший заместитель начальника Ленинград-Финляндского отделения, воевал на бронепоезде № 5, который защищал Ладожское Озеро и 5-ю ГЭС – единственную в городе электростанцию. По воспоминаниям ветерана, порой в налетах

участвовало 60 самолетов, они постоянно подвергали ожесточенным обстрелам и бомбардировке военные и гражданские объекты. Ближе к концу войны, с приказом о демобилизации высококвалифицированных специалистов транспорта, многие работники, воевавшие на бронепоездах, с орденами и медалями вернулись на железнодорожный транспорт.

*Бронепоезд «За Ленинград» и его команда. 1943 г.*



*Акимов В.П. (нижний ряд, крайний слева) воевал на бронепоезде № 5, защищавшем Дорогу Жизни*



Во время Великой Отечественной войны многие паровозы серии О были одеты в броню и использовались в составе бронепоездов. Для этой службы маленькие «овечки» подходили лучше, чем более мощные паровозы с высоким расположением котла. Паровозники очень любили своих «овечек». Елединн В.А., машинист Ленинград-Финляндского паровозного депо, вспоминал о самых тяжелых днях блокады: «...Думалось о товарищах, о паровозе. Как чувствует себя моя «овечка»? Может быть, она, как и многие другие паровозы, стоит сейчас где-нибудь в тупике застывшая, обледенелая? На паровозе $О^{В}$ 2167 я до последнего времени водил составы с фронтовыми грузами в Островки, напротив которых, на другой стороне Невы, стояли гитлеровские части. Нередко разгрузка составов происходила под орудийным или минометным огнем».

Паровоз $О^{В}$ 6640 – один из старейших и уникальнейших экспонатов музея, он построен на Путиловском машиностроительном, котельном и сталелитейном заводе в 1902 году. После Гражданской войны он оказался на Екатерининской железной дороге, а в 1930-е годы выполнял маневровую работу на станции Киев-Петровка. В годы Великой Отечественной войны $О^{В}$ 6640 служил бронепаровозом в составе бронепоезда и участвовал в боях. После войны был отремонтирован на Лиепайском паровозоремонтном заводе, разбронирован и передан на Прибалтийскую железную дорогу. Помимо трудового и военного прошлого этот паровоз имеет и кинематографическую историю. Сохранился он благодаря многократному участию в художественных фильмах в 1970–1980-х годах. Например, «Хождение по мукам» (режиссер Ордынский В., 1977 год), «Рожденная революцией. Комиссар милиции рассказывает» (режиссер Кохан Г., 1974–1977 годы), «Трест, который лопнул» (режиссер Павловский А., 1982 год), «Государственная граница. Мы наш, мы новый...» (режиссер Степанова Б., 1980 год) и другие. В музей Октябрьской железной дороги паровоз поступил из депо Калининград в 1998 году.

# Товарный паровоз О$^{В}$ 6640



| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| осевая характеристика | | 0-4-0 | | |
| вес в рабочем состоянии | без тендера | 51,2–53,2 т | конструкционная скорость | 55 км/ч |
| | с тендером | 112 т | максимальная мощность на ободе колеса | 600 л.с. |

В 1921–1924 годах по советскому заказу в Германии и Швеции было построено 1200 паровозов серии Э, получивших обозначения $Э^{Г}$ (700 шт.) и $Э^{Ш}$ (500 шт.).

Паровоз $Э^{Ш}$ 4444 построен заводом Нюдквист и Гольм (Nydqvist & Holm AB, NOHAB) в Швеции в сентябре 1924 года. С момента поступления в Советский Союз паровоз в разные годы работал в депо Ленинград-Сортировочный-Витебский, Дно, Ленинград-Варшавский и Ленинград-Сортировочный-Московский, с начала войны паровоз находился на Ленинградском железнодорожном узле. Летом 1942 года $Э^{Ш}$ 4444 был эвакуирован на Большую землю на борту баржи по Ладожскому озеру, после чего попал в депо имени Ильича (Москва), а в дальнейшем был включен в состав колонны паровозов ОРКП № 3, где работал на прифронтовых железных дорогах до 1946 года. После расформирования колонны работал на Западной и Приднепровской железных дорогах, в депо Полоцк и Днепропетровск, откуда и попал в 1960-е годы на базу запаса (Апостолово). В 1990 году он был доставлен на станцию Щербинка (Экспериментальное кольцо ВНИИЖТа). В 1997 году силами сотрудников Центрального музея Октябрьской железной дороги был переправлен на станцию Шушары и с 2001 года экспонировался на площадке бывшего Варшавского вокзала в Санкт-Петербурге. С 2017 года является частью экспозиции Музея железных дорог России.

Блокада Ленинграда длилась 872 дня. Дорога жизни функционировала с 1941 по 1943 год. По ней в Ленинград отправлялись грузы, а обратно эвакуировались жители города. Это был уникальный железнодорожно-водный маршрут. Для его успешной работы были построены причалы, Ириновская железнодорожная ветка реконструирована под мощные паровозы серии $Э^{Ш}$.

Одним из самых страшных месяцев блокады был декабрь 1941 года, когда хлеб не выдавали вообще. Этот факт подтверждают воспоминания Героя Социалистического Труда Василия Михайловича Елисеева, машиниста паровоза $Э^{Ш}$-4375 «Комсомолец»: «Помню, как в январе 1942 года на станции Ладожское Озеро я, мой помощник Беляев И.П. и кочегар Александров подцепились под поезд, к нам подошел какой-то военный (как потом оказалось – комендант станции Ладожское Озеро) и стал с нами говорить, что этот эшелон надо доставить в Ленинград как можно скорей, что нас пропустят без задержек. Действительно, до станции Кушелевка нас пропустили без остановок, а на Кушелевке встретили несколько человек, в том числе начальника станции.

Начальник станции попросил подать часть состава на Кушелевский хлебозавод, и хотя это было и опасно – состояние подъездного пути не позволяло осуществлять движение поездных паровозов, я решил рискнуть. Все обошлось благополучно: вагоны с мукой были поданы на территорию

# Товарный паровоз Э$^{ш}$ 4444




| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| осевая характеристика | | 0-5-0 | | | |
| вес | без тендера | 80,4 т | конструкционная скорость | | 65 км/ч |
| в рабочем состоянии | с тендером | 125 т | максимальная мощность на ободе колеса | | 1300 л.с. |

хлебозавода, и к утру была произведена выпечка хлеба, который сразу же поступил в продажу. Дело в том, что до прибытия этих вагонов в Ленинграде муки не было». Это один из многочисленных примеров, который повествует о трудностях тех трагических дней.

Операция «Искра» завершилась 30 января 1943 года прорывом блокады на узкой полоске суши вдоль южного берега Ладожского озера между Шлиссельбургом и Синявино. В результате была восстановлена сухопутная связь Ленинграда с Большой землей через образовавшийся коридор шириной 8–10 километров. Комитет Обороны принял постановление о срочной постройке железнодорожной линии от станции Жихарево до Шлиссельбурга. Линию стали прокладывать на заболоченной, усеянной минами местности, в условиях крепчайших морозов. Работали на строительстве дороги железнодорожники-строители и женщины-добровольцы. Так вспоминает тот период почетный железнодорожник Комарова М.Д.: «Я работала в составе девятой отдельной железнодорожной бригады... Нашей задачей было укладывать насыпь, таскать шпалы, укладывать линию прямо на мерзлый грунт. Готовили насыпь, таскали шпалы, укладывали на них рельсы, производили рихтовку. Работали в основном ночью, днем немцы устраивали жуткие обстрелы. Трудились девушки, и каждая могла выполнить все. Особенно тяжело, когда приходилось таскать рельсы и шпалы, мне ведь тогда было 16 лет. Главным образом я занималась сверлением отверстий. После установки шпал подтаскивали рельсы, закрепляли их, а затем я работала сверлом вручную. Потом девочки ставили накладку и соединяли. Все делали очень быстро. Даже костыли научились вбивать моментально. А молоточек-то был нелегкий, не помню, сколько уж килограммов. У нас была Тоня Сергеева, так она вбивала костыль с трех ударов».

Утром 7 февраля 1943 года состав с 800 тоннами масла для ленинградцев во главе с празднично украшенным паровозом $Э^{У}$ 708-64 прибыл на Финляндский вокзал, где состоялась торжественная встреча и митинг. Так установилась связь Ленинграда с Большой землей, а Дорога Победы начала свою героическую работу.

Гитлеровцы постоянно бомбили разъезды, перегоны, поезда. По воспоминаниям Николая Николаевича Прокофьева, жителя блокадного Ленинграда, участника строительства Дороги жизни и Дороги Победы, «...самое страшное было уже когда прорвали блокаду и построили 33-километровую Дорогу Победы. Мы называли ее коридором смерти, потому что обстреливался каждый поезд. Мне пришлось их сопровождать. Тогда еще к составам прицепляли теплушки с платформой, на которой зенитки стояли, а зенитчицы были девушки. Сколько их погибло!»

Железнодорожники противопоставляли опасностям мужество, героизм и находчивость. Для увеличения движения был применен караванный способ пропуска поездов: в одну ночь поезда шли к Ленинграду, в следующую – к Волховстрою. С наступлением белых ночей поезда стали ходить и днем. Так вспоминает о дневных рейсах машинист 48-й паровозной колонны, Герой Социалистического Труда, Елисеев В.М.: «Этот рейс запомнился на всю жизнь. Мы следовали из Ленинграда в Волховстрой. На станции Кирпичный Завод вместе с жезлом я получил от дежурного записку, в которой сообщалось, что наш состав решено пропустить через участок Поляны – Волховстрой днем. Познакомил с содержанием записки бригаду. ...Смотрю на их лица, хочу понять, как они восприняли эту весть: каждый из нас хорошо представлял себе, что значит в этих условиях вести поезд днем. Ночью фашисты били по трассе, ориентируясь по шуму поезда, по искрам, вылетающим из паровозной трубы, а то вели огонь и просто по пристрелянным квадратам. А тут – днем... Но ребята оказались на высоте. ...Вот и станция Левобережная. И здесь нам дали «добро» – двигайтесь дальше. А «дальше» – это на виду у фашистов. Они, конечно, не ожидали появления нашего поезда среди бела дня, в ясную, солнечную погоду. Это застало их врасплох, и нам удалось спокойно отъехать от Левобережной километра два. Но спокойствие длилось недолго. Вот уже возле поезда один за другим разорвались два снаряда. Через несколько мгновений – снова два разрыва. Видим – нас берут в «вилку». Увеличили скорость. Гитлеровцы усилили огонь. К счастью, стреляли они неважно: снаряды ложились вокруг, но ни одного прямого попадания не было. Так, под обстрелом, мы мчались километров 10–11, пока почти у самого входного семафора станции Междуречье не оказались под защитой леса. ...Мы оглохли от разрывов, но настроение было хорошее, приподнятое: проскочили! ...В дальнейшем дневные рейсы стали обычными, поезда ходили ночью и днем. Первое время нас иногда сопровождали самолеты. Фашистская артиллерия в таких случаях молчала, чтобы не обнаружить себя. Но нашей авиации и без этого хватало дел, поэтому в скором времени мы лишились воздушного прикрытия. Правда, время от времени нас брала под свою защиту наша артиллерия: зачастую разгоралась ожесточенная артиллерийская дуэль, и мы вели поезда под свист снарядов, находясь между нашими и вражескими батареями...»

Паровозы серии Э$^{Р}$ 750 построены Коломенским заводом в 1943–1944 годах в количестве около 20 шт. с использованием частей паровозов СУ, постройка которых не была завершена в 1941 году из-за начала Великой Отечественной войны». Данный паровоз послужил основой проекта паровозов серии Э$^{Р}$ (Э – реконструированный), массово строившихся для СССР в Румынии, Венгрии, Польше и Чехословакии.

Товарный паровоз Э$^{Р}$ 750-04 был построен на Коломенском заводе в 1943 году. Свою службу он начал на Московско-Курской железной дороге, в октябре 1944 года был переведен на Приднепровскую железную дорогу (до 1961 года – Сталинская). После окончания эксплуатации Э$^{Р}$ 750-04 был законсервирован и отправлен на базу запаса, где и находился до 1990 года. Далее он был направлен на Экспериментальное кольцо ВННИЖТа на станции Щербинка. С целью сохранения Э$^{Р}$ 750-04 Центральный музей Октябрьской железной дороги обратился во ВНИИЖТ с просьбой о передаче паровоза, и в августе 1997 года силами сотрудников музея был переведен для постоянного хранения и экспонирования в музей железнодорожной техники на станции Шушары. С 2001 года он находился в экспозиции Центрального музея Октябрьской железной дороги на бывшем Варшавском вокзале.

Возле паровоза размещена скульптура девушки, это – «живой светофор». Система «живой блокировки» была введена в действие с началом регулярного движения на Дороге Победы заместителем начальника службы движения Октябрьской железной дороги Угрюмовым А.К. и заместителем начальника службы сигнализации и связи Буниным Д.И. Прототипом для создания скульптуры, стоящей рядом с паровозом в музее, стала Тихонова-Петриченко Т.С., которая начала работать «живым светофором» на 25-м километре Дороги Победы в 18 лет. Работа была очень тяжелой, на износ, в любых погодных условиях, сутками, ночью, люди работали, чтобы любимый город смог получить хлеб. Помимо суровых условий зимы «живые светофоры» постоянно подвергались смертельной опасности, т.к. их посты находились в 2–3 километрах от линии фронта. По воспоминаниям старшего ревизора службы движения Морозова А.С., установка постов «живых светофоров» проводилась так: «...через 3 километра дрезина остановилась у столба, где монтеры навешивали телефон. Там выгрузили две станины и укрепили жердь с фонарем. Рядом – лампы и бидон. Потом с дрезины сошел Адаменков. Он-то и остался здесь в качестве «светофора». Поворачивая руками жердь с фонарем, Адаменков должен был показывать поезду

# Товарный паровоз Э$^{Р}$ 750-04




| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| осевая характеристика | | 0-5-0 | | | |
| вес в рабочем состоянии | без тендера | 85,8 т | конструкционная скорость | | 65 км/ч |
| | с тендером | 150 т | максимальная мощность на ободе колеса | | 1500 л.с. |

зеленый или красный сигнал. Дрезина пошла дальше. Через 3 километра установили следующую пару «светофоров». И так через каждые 3–4 километра... Когда начиналось движение, каждый из нас уже стоял у своего сигнала... На посту № 2 раздавался первый звонок: «Говорит пост номер один. В двадцать один час к вам направился поезд номер семьсот один». «Светофор» № 2 вешал трубку и поворачивал сигнал зеленым огнем в сторону ожидаемого поезда. Через 6–7 минут показывался паровоз с затененными поездными сигналами. Через прорези фар едва заметны были узкие полоски света. Поезд быстро уходил в темноту. Ни огня, ни шума, только чуть постукивали колеса на стыках.

Тогда «светофор» № 2 давал красный сигнал в сторону поста № 1 и звонил «светофору» № 3: «Говорит пост номер два. К вам в двадцать один час семь минут проследовал поезд номер семьсот один». ...Инструкция о движении поездов по этому способу была проста и умещалась на половине странички. ...Живая блокировка дала отличные результаты. ...25 мая 1943 года живая блокировка прекратила свое существование, ее заменила автоматическая».



*Тихонова (Петриченко) Т.С.,*
*дежурная по посту 25 км Дороги Победы («живой светофор»)*

Крытый вагон Ю 657582 передан музею со станции Приозерск Октябрьской железной дороги в 2009 году, восстановлен вагонным ремонтным депо Тосно Октябрьской железной дороги в 2010 году.

По окончании Гражданской войны был создан новый проект двухосного крытого вагона, учитывающий новые по тем временам технологии и рассчитанный на перспективу: стойки стен и дуги крыши выполнялись металлическими, а конструкция рамы предусматривала установку автосцепок. Такие вагоны строились с 1926 года заводом «Красное Сормово», Тверским вагоностроительным заводом и заводом имени Андре Марти в Николаеве. В 1927 году в конструкцию вагонов были внесены изменения, и вагоны измененной конструкции строили до 1931 года. В дальнейшем вагоностроительные заводы перешли к производству большегрузных вагонов. Вагон, находящийся в экспозиции Музея железных дорог России, во время Великой Отечественной войны использовался не только для перевозки грузов, но и для перевозки войск, так как при постройке вагона такого типа изначально была заложена возможность размещения буржуйки (печки-времянки) и креплений для установки воинского настила, который можно было использовать в качестве нар.

Вообще у таких вагонов было широкое применение. В составе мог находиться банно-прачечный батальон. В одном из таких батальонов служила Зоя Яковлевна Алексеенко, ветеран Волховстроевской дистанции сигнализации и связи. Она вспоминала: «...Стирали белье тоннами, вручную, в лоханках из четырех досок каустической содой, хотя мыла было вдоволь. Сода лучше отстирывала кровь. Всю войну мы были в человеческой крови... Работали под свист пуль, взрывы и дымовую завесу. Под проливными дождями на улице, стоя в солдатских ботинках».

Двухосный крытый вагон Ю 657582 – главный вагон войны и экспонат музея, в котором расположена обстановочная сцена, рассказывающая о буднях железнодорожников, работавших на Дороге Победы.

«Теплушки» использовались для езды на короткие и длинные расстояния. Условия проживания в них были спартанскими. Интерьер вагона, находящегося в музее, хорошо передает атмосферу военного времени: у буржуйки сидят два железнодорожника, сопровождавших поезда, ведущие составы из Ленинграда и в Ленинград, в короткий перерыв они решили отдохнуть и погреться. На грубо сколоченных нарах – скатки, на стене – свечной фонарь, на полу – ящики, на стене – репродуктор.

В блокадном Ленинграде постоянно работало радио. С августа 1941 года и всю блокаду

# Крытый вагон Ю 657582




| | | | |
|---|---|---|---|
| количество осей | 2 | грузоподъемность | 20 т |
| длина рамы | 7370 мм | | |

ленинградская поэтесса Ольга Берггольц работала на радио, читала стихи, обращаясь к жителям города. В период блокады Ольга Берггольц создала лучшие свои поэмы, посвященные защитникам города: «Февральский дневник», «Ленинградская поэма». После войны на мемориальной стене Пискаревского кладбища, где покоятся почти полмиллиона жителей и защитников города, высечены ее стихи:

Здесь лежат ленинградцы.
Здесь горожане – мужчины, женщины, дети.
Рядом с ними солдаты-красноармейцы.
Всею жизнью своею
они защищали тебя, Ленинград,
колыбель революции.
Их имен благородных мы здесь перечислить не сможем,
так их много под вечной охраной гранита.
Но знай, внимающий этим камням,
никто не забыт и ничто не забыто.

В витринах – предметы быта ленинградцев: хлебные карточки, спички, хлеб. В самые тяжелые блокадные дни норма хлеба для детей и иждивенцев составляла 125 грамм.

Ленинградцы работали, сражались и ждали прорыва, не теряя надежды. И этот день настал: 18 января 1943 года блокада была прорвана. В витрине – схема Дороги Победы, которая была построена в очень короткие сроки: уже 7 февраля 1943 года на Финляндский вокзал прибыл первый поезд. С началом регулярного движения увеличились нормы хлеба для ленинградцев.

На стене вагона – лучковая пила. Вот что писал о снабжении дровами начальник Октябрьской дороги, Герой Социалистического Труда Саламбеков Б.К.: «”Блокадная кочегарка” – так мы прозвали лесные участки в Каменке. Все работники (Ленинградского) узла, независимо от профессии и занимаемой должности, поочередно работали на заготовке дров. В Каменке работало более двух тысяч человек. Всего лесной участок дал свыше 800 тысяч кубометров дров и деловой древесины. В паровозные топки, для отопления служебных помещений, мастерских и жилищ железнодорожников, для устранения повреждений от артиллерийских обстрелов и бомбежек шли дрова и доски, заготовленные нашими руками». Согласно приказу Саламбекова Б.К.

о лесозаготовках на «Ленинградском Донбассе» – лесных делянках в районе платформы Каменка на перегоне Кирпичный завод – Дунай Ириновской линии – в день нужно было заготовить 4 кубометра дров.

Есть в витринах экспонаты, связанные с деятельностью партизанских отрядов: котелок начальника разведки партизанского отряда «Неуловимые» Валентика А.И. (партизанская бригада «Неуловимые» действовала на станциях Идрица, Невель, Себеж – Псковский партизанский край), угольная мина, которая применялась для вывода из строя железнодорожной техники. Железнодорожники оказывались на передовой и на оккупированных территориях. Именно они, в первую очередь, были инициаторами противостояния оккупантам. После войны Валентик А.И. помогал в создании Музея псковских железнодорожников, передавал предметы в Музей Октябрьской железной дороги, оставил воспоминания о деятельности партизанских отрядов и своих соратниках. Вот несколько фрагментов из его воспоминаний:

«В отряде «Смерть фашизму» сражался, тогда еще студент Великолукского железнодорожного техникума, Иван Павлович Чекланов. Сейчас он инженер Великолукского паровозного депо (информация на 1970 год). В апреле 1942 года Чекланов участвовал во взрыве железнодорожного моста через реку Ловать под Великими Луками. Ночью партизаны переправились через реку и подобрались к мосту. Иван Павлович, чтобы лишить врага возможности оказать помощь охране моста, взорвал у станции Чернозем путь. Взрыв был сигналом для штурма. В том же месяце Чекланов сконструированной им миной взорвал на участке Великие Луки – Невель вражеский бронепоезд. Его стальная башня после войны долго валялась под откосом. Иван Павлович награжден орденом Красного Знамени».

«Организатором партизанского отряда «За Родину» был столяр локомотивного депо Новосокольники Николай Александрович Кудрец. С его участием 3 февраля 1942 года был разбит вражеский гарнизон на станции Насва. 7 февраля того же года партизанами группы Кудреца были уничтожены на станции Выдумка 100 гитлеровцев. А 11 февраля партизаны ворвались на станцию Маево и обратили в бегство охранный гарнизон. В восьми местах были взорваны рельсы, почти сутки гитлеровцы восстанавливали путь. За голову Кудреца фашисты обещали награду в 10 тысяч марок. Но он был неуловим».

Четырехосный пригородный вагон Ок 3906 со створным углом (то есть раскрывающимся для заноса носилок) был построен на Ленинградском вагоностроительном заводе им. И.Е.Егорова в 1940 году. Такой тип вагона был очень распространенным в довоенные годы (1928–1941) и выпускался в различных вариациях: мягкий и жесткий вагоны дальнего следования, жесткий курортный вагон, пригородный вагон, вагон-ресторан, багажный и почтовый. В годы Великой Отечественной войны такие вагоны использовались для перевозки раненых в составах военно-санитарных поездов. Створный угол торцевой стены тамбура был удобен при погрузке тяжелораненых, т.к. мог сдвигаться, что давало возможность заносить носилки с военнослужащими. В самом вагоне убирали скамьи для сидения и на их место устанавливали станки Кригера или НИИСИ, специально созданные для больных и раненых в вагонах. Данный вагон поступил в музей в 1995 году из Опытной путевой машинной станции № 1 (Решетниково), отремонтирован в 2013–2014 годах. Около вагона расположена скульптурная композиция «Погрузка раненого в вагон». Двое военных заносят пострадавшего, им помогает медсестра. На плече одного из солдат – ППШ (пистолет-пулемет системы Шпагина Г.С., создан в 1940 году) – основной пистолет-пулемет на вооружении в СССР в период Великой Отечественной войны.

Военно-санитарные поезда – госпитали на колесах, где железнодорожники и медицинские работники, подчас рискуя жизнью, спасали людей. Хотя основной задачей этих поездов было не проведение операций, а доставка раненых и больных в стационарные медицинские пункты, иногда врачи все же решались на экстренную операцию прямо в пути. Железная дорога всемерно способствовала слаженной работе медиков. Уже с 24 июня 1941 года Народный комиссариат путей сообщения выпустил указание о формировании санитарных поездов. По всей стране стали создавать специальные поезда. Помимо медиков личный состав поезда составляли железнодорожники: проводники, вагонные мастера, электромонтеры и другие специалисты. В состав поезда входил вагон-кухня, вагон-аптека, вагоны для личного состава и прочие вагоны. Дисциплина была военная. Личный состав военно-санитарных эшелонов самоотверженно трудился. Придумывали новые способы, чтобы улучшить положение раненых и больных, как физическое, так и моральное: читали книги, давали концерты. Для поддержания сил выращивали зелень, держали кур и делали многое другое.

Известная ленинградская писательница Вера Панова в 1941 году была направлена

# Вагон пригородного сообщения Ок 3906




| | | | |
|---|---|---|---|
| количество осей | 4 | количество мест | 94 сидячих |
| длина кузова с тамбурами | 20200 мм | | |

в творческую командировку для участия в работе военно-санитарного поезда № 312. В поездках писательница начала свою ставшую впоследствии знаменитой повесть «Спутники», рассказывающую о героических буднях санитарного эшелона. Повесть была дважды с успехом экранизирована, она стала исторической хроникой суровых условий войны, в которых железнодорожники и врачи приобретали неоценимый опыт и достигали высокого профессионализма.

*Погрузка раненых в поезд. 1945 г.*



Товарный паровоз $Е^{А}$ 2201 поступил в музей из депо Вяземская Дальневосточной железной дороги в 1992 году.

Был выпущен паровозостроительным заводом Балдвин (Baldwin) в США, в 1944 году, доставлен в СССР одним из полярных конвоев в Мурманский порт. Испытывался с 1944 года на экспериментальном кольце ЦНИИ НКПС на станции Щербинка под Москвой для детального изучения нетипичных для советского паровозостроения элементов, таких как стокер «Стандарт НТ-1», паровоздушный насос кросс-компаунд и другие. В дальнейшем отдельные конструкторские решения были использованы в послевоенном паровозостроении СССР. На кольце $Е^{А}$ 2201 находился до 1955 года, после чего был отправлен для эксплуатации на Дальневосточную железную дорогу в депо Высокогорное. Там он успешно проработал до 1968 года, после чего был отправлен на базу запаса Вяземская. Паровоз был передан Центральному музею Октябрьской железной дороги в 1992 году и переправлен на станцию Шушары, где занял свое место в экспозиции, а с 2001 года был представлен на открытой площадке в музее на бывшем Варшавском вокзале.

Всего в годы войны и после ее окончания из США было поставлено более 2000 паровозов этой серии. Эти паровозы работали как в тылу, так и на прифронтовых участках дорог.

Ленд-лиз – государственная программа, по которой Соединенные Штаты Америки поставляли своим союзникам во Второй мировой войне, в том числе и СССР, вооружение, технику, продовольствие, лекарства, сырье и прочее. В музее рядом с паровозом $Е^{А}$ 2201 можно увидеть ящики. В таких ящиках, как правило, поставлялись ленд-лизовские продовольственные товары. В годы Великой Отечественной войны, столкнувшись с необходимостью пополнения паровозного парка железных дорог, вызванной как большими потерями паровозов, так и отсутствием возможности в короткие сроки возобновить паровозостроение на отечественных заводах, советское правительство обратилось за помощью к своему союзнику по антигитлеровской коалиции – США. Согласно программе военной помощи «Ленд-лиз» на американских заводах были размещены заказы на постройку грузовых паровозов. Для ускорения выполнения заказа за основу был взят паровоз серии Е, поставлявшийся в Россию в 1917–1918 годах. Конструкция новых паровозов была несколько изменена: был установлен механический углеподатчик – стокер, позволивший увеличить мощность паровоза и существенно облегчивший

# Товарный паровоз $E^A$ 2201



| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| осевая характеристика | | 1-5-0 | | | |
| вес в рабочем состоянии | без тендера | 100,4 т | конструкционная скорость | | 70 км/ч |
| | с тендером | 170 т | максимальная мощность на ободе колеса | | 2200 л.с. |

труд паровозной бригады, пневматический привод реверса, появился путеочиститель американского образца и прожектор, перенесенный с верхней части котла на дверку фронтонного листа. Новая серия получила обозначение $E^A$. Более поздний усиленный вариант обозначался $E^M$. Мощность паровозов $E^A$ и $E^M$ примерно соответствовала отечественной серии СО и равнялась 2200 л. с. Паровоз $E^A$ 2201 стал первым локомотивом этой серии, поставленным в Советский Союз из США. Эксплуатация паровозов $E^A$ и $E^M$ в поездной работе в основном завершилась во второй половине 1960-х годов.

Хочется особо выделить боевой труд машинистов в период Великой Отечественной войны. Ведь не зря их награждали боевыми медалями и орденами. Каждый рейс как подвиг. Именно так назвал свой рассказ начальник 48-й колонны резерва НКПС Кошелев Н.И. Вот отрывок из этого рассказа:

«Железнодорожники забыли о слове «невозможно», вычеркнули его из обихода. Замечательные люди были в колонне. Не только трус, а просто робкий человек здесь не выдержал бы. ...В ежедневных рапортах о результатах поездок первое, о чем докладывал начальник поезда, было: «Поезд доставлен по назначению, машина в исправности» или «Силами бригады все повреждения устранены». Стоит рассказать, как провели тяжеловесный состав машинисты Волков и Голубев. С Голубевым случилась такая история. Он спал в турном вагоне (турный вагон предназначен для отдыха сменных бригад), когда началась сильная бомбежка состава. Поезд остановился. Голубев выпрыгнул из вагона, хотел лечь на землю, но его отбросило в сторону и засыпало поднятой взрывом землей. Он чувствовал, что не в силах пошевелиться и что-то горячее стало обжигать грудь, бока, голову. Голубев понял: пробит котел, горячая вода стекает на землю, и он напряг все силы, чтобы выбраться из этой горячей могилы. Его отрыли – старший кондуктор Николаева увидела, как шевелится земля. Голубев встал и вместе с остальными отправился тушить горящий поезд. Он считал себя воскресшим из мертвых, так и говорил про себя».

Рассказывая о советской военной технике, участвовавшей в Великой Отечественной войне, необходимо упомянуть и трофейные образцы, которые тоже являются свидетелями героизма наших воинов и тружеников тыла. Ведь они были получены не только по послевоенным репарациям, но и в результате отвоевания территорий, освобождения населенных пунктов, когда противник с боями, а иногда в панике отступал, бросая самую ценную технику. Попадая в руки советских солдат, они отправлялись в тыл для восстановления хозяйства, служили целям перевозки грузов для стремительно передвигающегося фронта, а после войны долго работали на продолжающем развиваться железнодорожном транспорте. В нашем музее есть несколько таких трофеев, расскажем о них.

Товарный паровоз ТЭ-6769 поступил в музей из депо Лунинец в 1993 году. Построен заводом Флоридсдорф (Floridsdorf) в Австрии, в 1943 году. Серия 52 была специально разработана в Германии для использования только в военный период – максимально упрощенная конструкция позволяла ускорить постройку паровоза. Товарный ТЭ-6769 получил наименование «военный паровоз» (нем. Kriegslok). При его проектировании за основу был взят грузовой паровоз серии 50 немецких государственных железных дорог. Его конструкция была переработана и максимально упрощена с целью удешевления производства, при этом применение цветных металлов сократилось до минимума. Всего их было выпущено более 6 тысяч. После войны в течение двадцати лет они работали в странах Европы. В СССР поступило около двух тысяч таких локомотивов в качестве военных трофеев и послевоенных репараций. После переделки с европейской (1435 мм) на советскую (1524 мм) колею, их эксплуатировали в европейской части страны. В 1952 году распоряжением МПС СССР паровозам серии 52 была присвоена новая, отечественная серия ТЭ, что означает трофейный, равный по мощности серии Э.

Точная история паровоза ТЭ-6769 в послевоенной Европе достоверно неизвестна: в 1945 году он находился на Австрийских железных дорогах, 6 июня 1945 года он был передан в Венгрию, 12 марта 1948 года поступил на Румынские железные дороги. В 1950 году он поступает на железные дороги СССР. До 1955 года он работает на Кишиневской железной дороге в депо Бендеры, затем в Литве и Эстонии. В июне 1963 года ТЭ-6769 был отправлен на Белорусскую железную дорогу и с 1965 года числился на базе запаса Лунинец. В 1993 году паровоз был передан музею Октябрьской железной дороги.

# Товарный паровоз ТЭ-6769



| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| осевая характеристика | | 1-5-0 | | | |
| вес в рабочем состоянии | без тендера | 86 т | конструкционная скорость | | 80 км/ч |
| | с тендером | 135 т | максимальная мощность на ободе колеса | | 1500 л.с. |

Символично, что именно в вагоне размещена экспозиция, посвященная победе нашей страны в Великой Отечественной войне. В том числе и в таких трофейных вагонах возвращались наши войска домой, где их с цветами встречали жители городов и сел.

Крытый вагон Ок 470843 поступил в Музей Октябрьской железной дороги из путевой машинной станции № 28 (Горы) в 1996 году. С 2016 года находится в постоянной экспозиции Музея железных дорог России.

Двухосный трофейный крытый вагон типа Оппельн построен заводом Штейнфурта в Кенигсберге (тогда – Восточная Пруссия, Германия, сейчас – Калининград, Россия) в 1942 году. Он является одним из самых распространенных. Такие вагоны могли перевозить грузы до 15 тонн, примерно четверть из них была оборудована ручными тормозами на тормозных площадках, остальные имели только воздушные тормоза (тип Хильдебранда-Кнорра-Бремзе) или вовсе были нетормозными. Данный вагон поступал в СССР в качестве военного трофея или по репарационным поставкам, приспособлен для работы на железных дорогах СССР колеи 1524 мм.

В вагоне расположена фотовыставка, посвященная возвращению солдат с фронта. Снаружи закреплены транспаранты с лозунгами 1945 года: «Взяли Берлин» и «Домой, на Родину». Непрерывно транслируется военная кинохроника. В витринах можно увидеть знаки, учрежденные Президиумом Верховного Совета СССР 22 сентября 1943 года в целях поощрения отличившихся железнодорожников начальствующего и рядового состава: «Отличный связист», «Отличный путеец», «Отличный паровозник», «Отличный вагонник»; медали, учрежденные в разные годы: «За оборону Ленинграда», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов» и другие.

На стене – знамя Государственного Комитета Обороны. Как вспоминал начальник Октябрьской железной дороги Саламбеков Б.К., «к январю 1944 года, когда подготавливались и осуществлялись наступательные операции войск Ленинградского фронта, приведшие к разгрому гитлеровцев и полному снятию вражеской блокады, эксплуатация трассы Ленинград – Петрокрепость – Волховстрой была полностью налажена. О том, насколько успешно были решены железнодорожниками задачи, связанные с наступлением на Ленинградском фронте, можно судить по тому, что за работу в январе 1944 года дорога получила переходящее Красное знамя

# Крытый вагон Ок 470843




| | | | |
|---|---|---|---|
| количество осей | 2 | грузоподъемность | 15 т |
| длина рамы | 8500 мм | | |

Государственного Комитета Обороны».

Из репродуктора вагона звучат мелодии тех лет. В тяжелейшие годы хватало времени и на песни, чтобы не пропадал боевой дух и вера в победу. Вот как размышлял спустя четверть века после окончания Великой Отечественной машинист Варшавского паровозного депо, участник партизанского движения Казаринов А.В.:

«Вспоминая суровые годы блокады, удивляешься, что ритм жизни в осажденном городе не замирал ни на минуту. Голодные, в продырявленных снарядами холодных цехах железнодорожники изготовляли ручные гранаты, ремонтировали вагоны и паровозы. Прислушивались к голосу репродуктора, и когда звучала музыка, сразу же увеличивали громкость: хорошая песня бодрила, придавала силы.

В депо и на станциях блокированного города возрождалась художественная самодеятельность железнодорожников. Возникли снова музыкальные и танцевальные коллективы, ансамбли при Центральном клубе Октябрьской дороги на Тамбовской улице, при клубе имени Карла Маркса на набережной Обводного канала, при клубе «Красный путь» на Финляндском вокзале. После напряженного трудового дня участники самодеятельности спешили на репетиции, готовили программы новых концертов.

Где только не выступали концертные коллективы железнодорожников – в траншеях переднего края, на прифронтовых станциях, в только что освобожденном от врага Шлиссельбурге... Порой, чтобы добраться до «концертной площадки», участникам самодеятельности приходилось побывать под обстрелами и бомбежками. ...Нередко выступления коллективов самодеятельности были настоящим подвигом. Вспоминается такой случай. По радиограмме защитников Ораниенбаумского «пятачка», в их числе и железнодорожников, туда выехала концертная бригада во главе с Ломоносовым Г.Я. (после войны работал мастером штамповочного цеха электромеханического завода Министерства путей сообщения в Ленинграде). Со станции Лисий Нос группа прибыла на катере в Кронштадт, а затем на шлюпке стала переправляться в Ораниенбаум. Это было ночью, в ненастную погоду. Когда до берега оставалось 200–300 метров, шлюпку «нащупал» вражеский прожектор. Фашисты открыли пулеметный огонь. Оставалось одно – бросаться в воду и вплавь добираться до берега. Так и сделали. Лишь по счастливой случайности ни одна из свистящих над головами пуль не задела храбрецов. Целый

месяц смельчаки находились на отрезанном от страны клочке земли. Они дали свыше 100 концертов в блиндажах, землянках и госпиталях. Выступления не прерывались и тогда, когда рядом падали снаряды. ...Нет, не молчала в блокадные годы «железнодорожная муза»!»

*Шестая фронтовая бригада Кировского театра на Волховском фронте. 1943 г.*



Грузопассажирский тепловоз $Д^{А}$ 20-09 поступил в музей из депо Тихорецкая в 1996 году.

До начала 1940-х годов, несмотря на то, что в СССР было создано несколько вариантов тепловозов различных конструкций, массового внедрения тепловозной тяги не произошло. После начала Великой Отечественной войны, при размещении в США заказов на поставку самой различной продукции, также была предусмотрена и поставка американских тепловозов. Для поставки в Советский Союз был выбран тепловоз RSD-1. Завод «American Locomotive Company» («ALCO») построил и отправил в СССР 70 тепловозов, которые получили советское обозначение серии $Д^{А}$. $Д^{А}$ представляет собой шестиосный тепловоз с дизелем мощностью 1000 л. с. и электрической передачей постоянного тока. Цифра «20» обозначает нагрузку на ось в тоннах, а «09» – эксплуатационный номер. Тепловоз является прототипом советского послевоенного тепловоза серии ТЭ1 (тепловоз с электрической передачей 1-го типа). Он рассматривался в качестве универсального, пригодного как для магистральной, так и для маневровой работы, в связи с чем на нем была применена новая для того времени конструкция кузова – капотного, с кабиной управления, расположенной не в торцевой части локомотива, а «зажатой» между двумя капотами разной длины. Был одним из 70-ти тепловозов, поставленных в СССР по ленд-лизу ($Д^{А}$ 20-41 и $Д^{А}$ 20-50 затонули при транспортировке) и приобрел обозначение $Д^{А}$ 20-09, где Д – дизельный локомотив, А – название компании. Выгружались тепловозы в северных портах Мурманска и Молотовска. В дальнейшем основная часть тепловозов $Д^{А}$ была направлена на Ашхабадскую железную дорогу в Среднюю Азию, где они с успехом заменили в поездной работе конденсационные паровозы СО19.

Один из тепловозов серии $Д^{А}$ в 1945 году вел состав с Советской правительственной делегацией, возглавляемой Сталиным И.В., на Потсдамскую конференцию. Потсдамская (или Берлинская) конференция – последняя официальная встреча лидеров держав антигитлеровской коалиции во Второй мировой войне. Состоялась конференция после победы над гитлеровской Германией и проходила с 17 июля по 2 августа 1945 года.

# Грузопассажирский тепловоз Д$^{А}$ 20-09




| | | | |
|---|---|---|---|
| мощность дизеля | 1000 л.с. | конструкционная скорость | 96 км/ч |
| тип передачи мощности | электрическая | масса в рабочем состоянии | 121 т |
| осевая характеристика | 3о-3о | сила тяги продолжительного режима | 16000 кгс |

В заключение хочется рассказать о связанном с вполне мирными довоенными и послевоенными временами экспонате – вагоне поезда «Красная стрела».

Мягкий вагон Ок 1201 был построен в 1913–1918 годах, предположительно заводом «Сормово». С 1931 по 1950-е годы вагоны этого типа эксплуатировались в составе экспресса «Красная стрела», относились к I классу.

Свой первый рейс первый фирменный поезд России совершил в 1931 году по маршруту Ленинград – Москва. Вагон в экспозиции музея окрашен в синий цвет, что полностью соответствует исторической правде. Несмотря на название, поезд «Красная стрела» по дореволюционной традиции целиком состоял из вагонов синего цвета, что отвечало требованиям к окраске вагонов I класса. Первые поезда «Красной стрелы» состояли из вагонов, построенных в 1910-х годах, и считались одними из самых совершенных по благоустройству и удобству для пассажиров. Впоследствии дореволюционное деление на классы вагонов было отменено, и стандартным цветом вагонов стал зеленый, и лишь вагоны «Красной стрелы» были синими. С 1961 года окраска вагонов самого знаменитого фирменного поезда стала соответствовать своему названию. На протяжении десятков лет менялось оформление, менялся интерьер фирменного поезда, но неизменным оставался комфорт, сопровождавший пассажира в поездке, поэтому «Красная стрела» так полюбилась жителям и гостям обеих столиц. Поезд стал символом мирной и комфортной жизни. После начала Великой Отечественной войны регулярные рейсы «Красной стрелы» были прерваны. Последний поезд прибыл на Московский вокзал Ленинграда 22 июня 1941 года. Вагоны были отправлены в эвакуацию, члены коллектива либо отправились на фронт, либо приступили к работе на прифронтовых перевозках. Блокада Ленинграда была полностью снята 27 января 1944 года, а 29 января 1944 года Красная армия полностью освободила железнодорожную линию Ленинград – Москва. Первая после блокады «Красная стрела» отправилась от перрона Московского вокзала 20 марта в 17:00 и через 16 часов прибыла в Москву. Вот, что записал в своем дневнике участник этого рейса, ленинградский журналист Матвей Фролов: «Если бы не пулемет на товарном вагоне, прицепленном в «хвосте поезда», трудно было бы и подумать, что война продолжается». А вот как описывала свою поездку в первом поезде из Москвы в Ленинград, который отправился в тот же день, поэтесса Вера Инбер:

«20 марта 1944 года. Ленинград. Поехала в Москву обыкновенным поездом, зато вернулась

# Мягкий вагон Ок 1201 поезда «Красная стрела» (I класс)



| | | | |
|---|---|---|---|
| количество осей | 4 | количество мест | 18 спальных |
| длина кузова с тамбурами | 20000 мм | | |

в Ленинград первой «Стрелой».

Наш международный вагон был почти сплошь заполнен писателями, журналистами и фоторепортерами от всех московских газет. Поезд был торжествен и наряден. Машинист – Герой Социалистического Труда. Проводники и проводницы – ленинградцы, лучше всех работавшие во время блокады.

Начиная с дорожек на полу и кончая светлыми пуговицами на синих куртках проводников – все сияло чистотой и новизной. Путь длился двадцать часов.

Мы не отходили от окон, пока не стемнело. С утра снова припали к окнам.

Бологое, Любань, Тосно – все эти «радищевские места» в развалинах. По только что наведенным временным мостам поезд наш идет медленно. Всюду еще русские и немецкие надписи: «Мины», «Осторожно». Особенно страшен бывший мост на реке Тосно: взорванные фермы, скрепы, пролеты, рухнувшие с высоты в воду.

Белеют, как свечи, новые телеграфные столбы, взамен старых, сожженных или подпиленных немцами.

В иных местах наш поезд идет по коридору из вражеских блиндажей и дотов – так близко подступали они к полотну дороги. Один из дотов, уничтоженный прямым попаданием, извергнул наружу все свое нутро: бетонные плиты, куски рифленого железа, пулемет, остатки дивана, разбитый ящик пулеметных лент...

Какого героического труда стоило восстановить эту дорогу! Особенно страшно смотреть на Колпино, на пробитые, полусожженные, изувеченные цехи Ижорского завода, зловеще расписанные защитными зигзагами и пятнами.

Проехали «Фарфоровый завод» – и вот мы уже под сводами Московского вокзала в Ленинграде, и ленинградцы встречают нас. Все время пути я думала о том, как я приехала из Москвы на этот же вокзал почти три года тому назад. Целый кусок жизни, взятый в железные скобки этими двумя поездами».

Сейчас «Красная стрела» по-прежнему отправляется с Московского вокзала Санкт-Петербурга, в 23:55 поезд уходит в Москву под «Гимн великому городу» композитора Глиэра Р.М., а в столице его встречает песня Олега Газманова «Москва».

*Поэтесса, переводчик и журналист Вера Михайловна Инбер за рабочим столом. 1946 г.*



*Локомотивная бригада перед отправлением «Красной стрелы» на платформе Московского вокзала.*
*Слева направо: машинист Волосюк П.И., кочегар Глазовская Т.И., помощник машиниста Петров В.А. 20 марта 1944 г.*



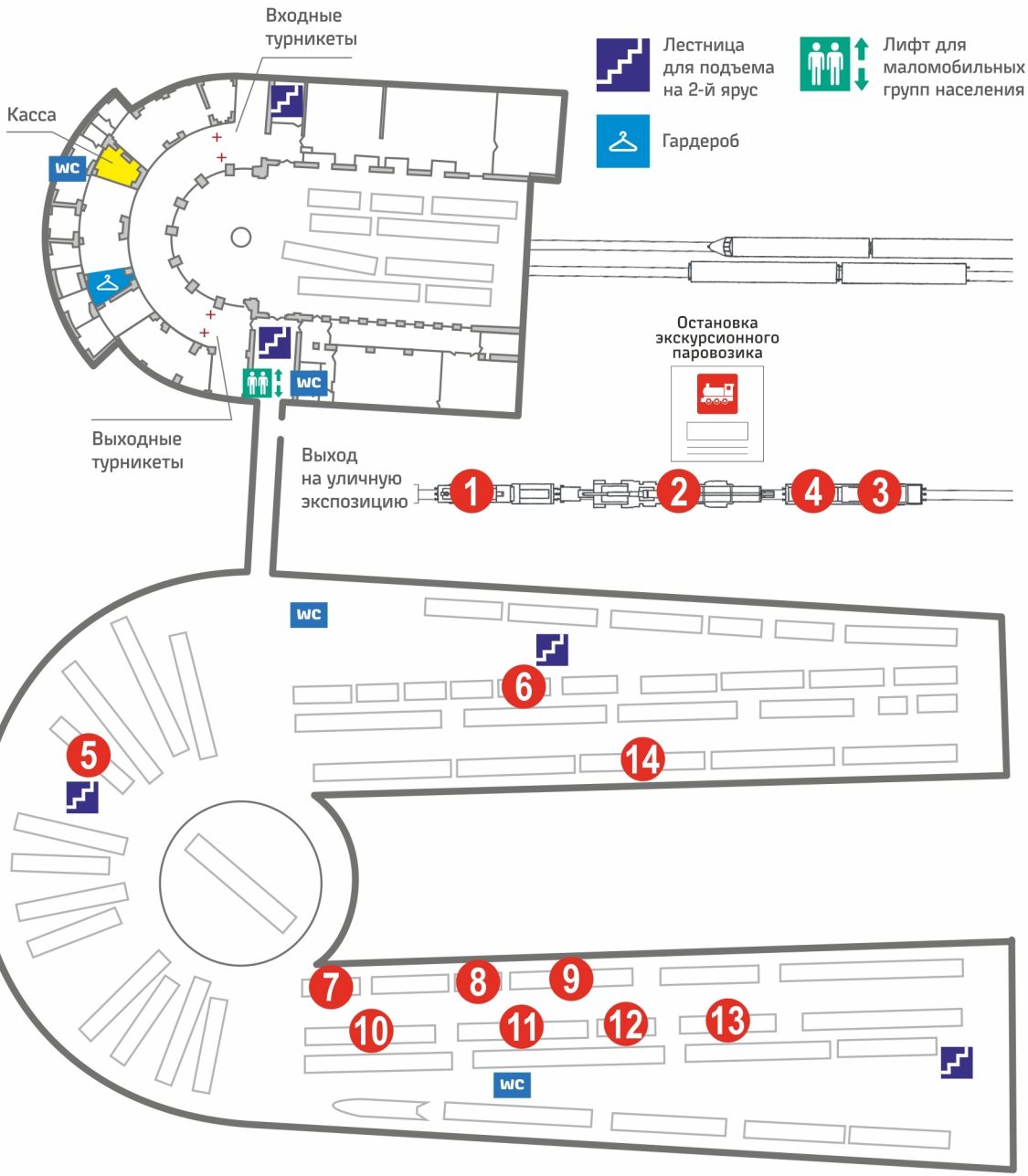
Вот уже 75 лет над нашей страной мирное небо. Проходит время, уходят ветераны, меняются поколения, но память о Великой Отечественной войне по-прежнему жива в сердцах людей. Сохраняя память о войне, мы не только вспоминаем с благоговением подвиг миллионов людей, отдавших все силы, а часто и жизнь, за Родину, но и даем возможность всем тем, кто живет в мирное время, осознать весь ужас войны, чтобы никогда не допустить ее в будущем.

*Встреча эшелона с воинами-победителями на Белорусском вокзале в Москве. 1945 г.*



## Схема размещения экспонатов

1. Товарный паровоз $Э^{М}$ 730-31
2. Железнодорожная артиллерийская установка ТМ-3-12
3. Четырехосная зенитная бронеплощадка № 971-7518
4. Двухосная бронеплощадка № 910-1045
5. Товарный паровоз $О^{В}$ 6640
6. Товарный паровоз $Э^{Ш}$ 4444
7. Товарный паровоз $Э^{Р}$ 750-04
8. Крытый вагон Ю 657582
9. Вагон пригородного сообщения Ок 3906
10. Товарный паровоз $Е^{А}$ 2201
11. Товарный паровоз ТЭ-6769
12. Крытый вагон Ок 470843
13. Грузопассажирский тепловоз $Д^{А}$ 20-09
14. Мягкий вагон Ок 1201 поезда «Красная стрела» (I класс)


Входные турникеты
Касса
WC
Лестница для подъема на 2-й ярус
Лифт для маломобильных групп населения
Гардероб
Остановка экскурсионного паровозика
Выходные турникеты
Выход на уличную экспозицию
1
2
4
3
WC
6
5
14
7
8
9
10
11
12
13
WC

Список источников:

Воспоминания машиниста паровоза Э$^{Ш}$-4375 «Комсомолец» 48-й колонны особого назначения НКПС, Героя Социалистического Труда 1943 года, дважды «Почетного железнодорожника», начальника локомотивного депо Ленинград-Пассажирский-Московский (1960–1977 годы), Е.В. Михайловича (1915–1977).

Инбер, В.М. Почти три года. Ленинградский дневник. – Москва: Рипол-Классик, 2015. – 320 с.

Красная стрела. 75 лет сердца столиц соединяя. Альбом, 2006. – 48 с.

Октябрьская фронтовая. Воспоминания железнодорожников о работе Октябрьской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. / под общ. ред. В.В. Чубарова; сост. М.Д. Опендик. – Ленинград: Лениздат, 1970. – 431 с., илл.

От Царскосельской до Октябрьской. Альбом. Издание 2-е, испр. и дополн. – СПб.: Лики России, 2007. – 240 с.

Память сильнее времени. Воспоминания железнодорожников Октябрьской магистрали о Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.), 2016. – 163 с., илл.

Подвиг Ленинграда бессмертен: научн.-практ. конф. преподавателей и студентов колледжей, посвященная 60-летию разгрома врага под Ленинградом и Великой Победы над фашизмом. – СПб.: ГОУ ИПК СПО; ИП «Издательство Газиевой Л.», 2004. – 178 с., илл.

Фотографии из фондов Санкт-Петербургского государственного учреждения «Центральный государственный архив кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга» («Бригада паровоза Э$^{Ш}$-4375», «Бригада паровоза Э$^{М}$721-83, которая привела первый после прорыва блокады поезд из Ленинграда», «Локомотивная бригада перед отправлением «Красной стрелы» на платформе Московского вокзала»), Музея железных дорог России («Бронепоезд «За Ленинград» и его команда. 1943 г.», «Акимов В.П. воевал на бронепоезде № 5, защищавшем Дорогу Жизни», «Тихонова (Петриченко) Т.С., дежурная по посту 25 км Дороги Победы») и из открытых интернет-ресурсов.

Фотографии подвижного состава музея предоставлены Виктором Казариным.

