



Южно-Уральская железная дорога



В годы Великой Отечественной войны, когда значительная часть промышленных предприятий была перебазирована из западных районов на Урал и в Сибирь, резко возросли перевозки пассажиров и грузов. Госкомитет обороны принял постановление перевести на электрическую тягу наиболее тяжелый горный участок Челябинск–Кропачево протяженностью 320 километров. С Кировской железной дороги, находившейся в полосе боевых действий, были вывезены

электрооборудование для 10 тяговых подстанций и инженерно-технический персонал. 2 ноября 1945 г. машинист В. Н. Иванов на электровозе ВЛ19 провел первый грузовой поезд весом 1200 тонн по электрифицированному участку Челябинск–Златоуст. Так было положено начало электрификации Транссибирской магистрали.

Оценивая особую роль железнодорожного транспорта, правительство выделило на развитие дороги в годы войны 250 млн руб. Труженики дороги проявляли образцы трудового подвига и мужества. Машинист локомотивного депо Челябинск Агафонов организовал паровозную колонну имени Госкомитета Обороны, которая за три года войны провела более 2000 тяжеловесных поездов и перевезла в них сверх нормы 1.5 млн. тонн грузов, сэкономив около 5 тысяч тонн топлива. Такие же колонны были организованы машинистами Блиновым и Угрюмовым в депо Курган, Тефтелевым в Троицке и др. Особенно трудной была первая военная зима, когда многие железнодорожники добровольцами ушли на фронт. На транспорт пришли подростки, женщины, вернулись пенсионеры. Женщины встали к станкам, стали работать машинистами. За годы войны были изготовлены, снаряжены и отправлены на фронт 8 бронепоездов, 3 поезда-бани, десятки санитарных поездов.

Режим доступа:

http://yuzd.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=1&layer_id=3290&id=114

См. также:

[Электронный каталог Челябинской ОУНБ;](#)

[Сводный каталог библиотек России;](#)

[Internet;](#)

[The British Library;](#)

[The Library of Congress.](#)