

К 75-летию Великой Победы



Старший лейтенант Н. Макаров (справа) руководит по радио передвижением подразделений мотомеханизированной части (сентябрь, 1943 г.)

75 лет прошло с тех пор, как отгремели последние орудийные залпы в Европе и закончилась одна из величайших битв в истории человечества – Великая Отечественная война советского народа против немецко-фашистских захватчиков, вероломно вторгшихся на территорию нашей страны 22 июня 1941 г. В дело разгрома врага внесли достойный вклад все советские люди на фронте и в тылу. Немалую долю в общее дело победы над немецко-фашистскими захватчиками внесли автомобилисты. В ходе Великой Отечественной войны автотранспорт сыграл исключительную роль в выполнении основных видов воинских перевозок – оперативных, снабженческих и эвакуационных. В невероятно трудных условиях начального периода войны, в ходе ожесточенных оборонительных сражений и во время сокрушительных ударов на завершающем этапе победоносного наступления Красной Армии автомобильные войска с честью справились с поставленными перед ними задачами. И сегодня память о тех, кто защищал нашу Родину, сохраняется в сердцах благодарных потомков, ради светлого будущего которых мужественно сражались советские воины, партизаны, участники подполья, самоотверженно обеспечивали нужды фронта труженики тыла.

Памятник героям-автомобилистам в городе Москве

А. Шуриков, председатель Московского городского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

В настоящее время на территории России возведено много памятников в честь воинов-автомобилистов, о которых мы неоднократно рассказывали в журнале «АТ». Первый памятник воинам-водителям в нашей стране был сооружен в городе Брянске, в 1968 году. Совсем недавно состоялось его торжественное открытие после реставрации (см. «АТ» № 11, 2019 г.). Память об автомобилистах военной поры до сих пор увековечивается в мемориальных комплексах. Сегодня наш рассказ о монументе героям-водителям, установленном в Москве.

История автомобильного транспорта – это одна из самых ярких страниц истории нашего государства. Его становление связано с революционным периодом нашей страны, развитием индустриальной мощи в первые пятилетки, тяжелейшими испытаниями в годы Великой Отечественной войны, с послевоенным периодом восстановления народного хозяйства и дальнейшим его развитием.



Немалую долю в общее дело победы над немецко-фашистскими захватчиками внесли автомобилисты

Особую роль автотранспорт сыграл в период Великой Отечественной войны. В крайне сложных условиях именно автотранспорт оказался, практически единственным средством восполнения потребностей в материальных средствах для войск. Героический подвиг совершили водители при обеспечении бесперебойной работы на «Дороге жизни».

Без автотранспорта сегодня невозможна деятельность ни одной отрасли хозяйства страны. Почти каждый десятый трудящийся занят на автомобильном транспорте – это диспетчеры и экономисты, водители и ремонтники, руководители и менеджеры.

Водители автомобилей на протяжении всей истории отрасли показывают образцы самоотверженности, про-

фессионализма, поистине героического труда. За героизм в бою и труде большая группа из них была удостоена высокого звания «Герой Советского Союза» и «Герой социалистического труда».

В 2011 году, учитывая социальную значимость профессии водителя, Московский городской профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства поддержал инициативу московских автомобилистов по увековечиванию профессии водителя. Эта инициатива нашла поддержку Департамента транспорта и связи города Москвы.

Именно это стало основой для принятия Правительством Москвы распоряжения «Об установке в городе Москве памятника героям-автомобилистам».

Возведение памятника осуществлялось за счет сбора добровольных взносов работников московских автопредприятий, пожертвований со стороны предприятий транспорта, рядовых автомобилистов, общественных организаций.

Сложностей при сооружении столь значительного монумента было немало. Но все их удалось преодолеть, и памятник был построен.

Именно тогда, в 2011 году был проведен открытый конкурс на лучший проект памятника, в котором было представлено около 20 работ. В так называемом «народном конкурсе», в котором приняли участие более 400 представителей транспортных предприятий, победил проект, разработанный творческой мастерской, возглавляемой заслуженным скульптором России А. Руковишниковым.

Памятник был установлен в сентябре 2015 года на четной стороне Ленинского проспекта, вблизи станции метро «Тропарево».

В состав комплекса памятника входит фигура водителя, опирающегося на рулевое колесо, гранитная стена, на которую нанесены фамилии 17-ти водителей-фронтовиков, удостоенных звания «Герой Советского Союза» и 53-х автотранспортников, удостоенных звания «Герой социалистического труда».

В нижней части памятника образно представлены основные вехи развития автотранспортной отрасли в годы первых пятилеток, участие автомобилистов в Великой Отечественной войне, их неоценимый вклад в восста-

новлении страны в послевоенный период, деятельность в современных условиях.

Площадь перед памятником обустроена, что позволяет проводить на ней публичные отраслевые мероприятия, такие как чествование ветеранов отрасли, встречи с молодыми водителями, со школьниками, а также отмечать другие памятные события. Весь комплекс памятника хорошо просматривается со стороны Ленинского проспекта.

Славу профессии водителя составили водители, героически прошедшие за рулем автомобилей все тяготы войны. Вот лишь некоторые примеры героического подвига водителей-фронтовиков.

Так, уроженцу Курской области **ГРИВЦОВУ Александру Ивановичу**, шоферу 504-го легкого артиллерийского полка, звание Героя Советского Союза было присвоено за мужество и героизм, проявленный при доставке боеприпасов окруженному врагом дивизиону. Под огнем врага, по тонкому льду, рискуя жизнью, он перевез на другой берег весь боекомплект, что позволило артиллерийскому дивизиону выстоять в смертельной схватке с врагом, помогло нашим войскам перейти в наступление.

Водитель боевой установки 315-го гвардейского минометного полка **ЕФИМОВ Василий Мефодьевич**, уроженец Приморского края, при форсировании Днепра 14 раз выводил свою установку на прямую наводку, подбил и сжег 2 танка, 2 бронемшины, штурмовые орудия. Произведя 107 залпов, управляемая им минометная установка уничтожила 16 танков и большое число живой силы противника.

ЗЕМЛЯНЫХ Филимон Иосифович, призванный в армию из Тюменской области, будучи шофером 1620-го артиллерийского полка, в бою у деревни Багачи (Латвия), когда вражеские танки вывели из строя весь состав орудийной бригады, сам встал к орудию и отбил вражескую атаку, подбив 2 танка. Под огнем противника он погрузил на автомашину раненых бойцов и офицеров и вывез их из под обстрела. Через несколько дней он, заменив раненого наводчика, подбил еще 3 танка противника.

Шофер боевой машины 3-го гвардейского минометного полка гвардии сержант **НАЗАРЕНКО Павел Иванович**, когда минометная батарея попала в окружение, будучи тяжело раненым, продолжал героически отражать атаки гитлеровцев. Погиб в горящей машине.

ПЕРОВ Дмитрий Михайлович призван в армию из Читинской области. Участник боев на реке Халхин-Гол в 1939 году. В 1944 году под огнем противника он героически форсировал водную преграду и прямой наводкой атаковал противника, и тем самым спас 4 реактивные установки и большое количество боеприпасов, что позволило дивизиону нанести врагу тяжелые потери в живой силе и технике.

Водитель боевой машины, родом из Киевской области, **САМОДЕЕВ Иван Андреевич**, первым ворвался в



Памятник героям-автомобилистам в городе Москве

город Елгава. Вместе с командиром бронемшины он не только разминировал мост, тем самым обеспечив переправу наших войск, но и, преследуя противника, уничтожил значительное количество живой силы и техники врага.

При прорыве глубоко эшелонированной обороны противника на южной окраине г. Иноврацлав (Польша) механик-водитель САУ 387 гвардейского самоходного артиллерийского полка гвардии старшина **СУСЛОВ Алексей Николаевич** первым ворвался в расположение противника. Умело маневрируя, уничтожил несколько огневых точек врага, вывел из строя значительное число гитлеровцев, что позволило войскам войти в город и освободить его.

РЗЯНИН Денис Филиппович, уроженец Тамбовской области, шофер 245-го гвардейского минометного дивизиона, при переправе через реку Днепр, когда паром был поврежден вражеским снарядом, под огнем противника сумел ликвидировать пробоину, спас от потопления боевые машины, что способствовало успешному продвижению полка на берег, занятый гитлеровцами.

Иван Игнатьевич КРЮКОВ, уроженец Минской области, под ураганным огнем противника при форсировании Днепра у села Кальне, на пароме неоднократно форсировал реку и перевез около 2500 бойцов, 47 орудий и 3750 ящиков с боеприпасами. При повреждении парома снарядом, под ураганным огнем, сумел заделать пробоину и продолжал перевозить солдат и технику, что во многом способствовало стремительному овладению плацдармом на другом берегу Днепра.

Шофер боевой машины, гвардии старший сержант **ТЕРЛЕЦКИЙ Владимир Николаевич**, родом из Винницкой области, будучи тяжело раненым в бою за населенный пункт «Молдавское» Краснодарского края, не только не оставил машину, но и продолжил вести «катюшу» в самую гущу скопления врага, подавив огнем большое количество техники и живой силы противника, и тем самым внеся решающий вклад в прорыв наших войск на этом направлении.

Образцы самоотверженного труда показали автомобилисты в период послевоенного восстановления народного хозяйства.

Неоценим их вклад в строительстве и сельском хозяйстве, на перевозках грузов и пассажиров. Коротко напомним имена лишь некоторых из них.

Московские автотранспортники знают и помнят имя **Владимира Николаевича ЛЮТИКОВА**, водителя 1-го автобусного парка г. Москвы, который выступил с инициативой довести пробег автобуса до 1 млн километров без капитального ремонта. Возглавляемая им бригада, впервые на пассажирском транспорте Москвы, добилась 100-процентной регулярности движения при высоком уровне обслуживания пассажиров.

Легендарный **Геннадий Леонидович КРАЗУЗЕ**, участник Великой Отечественной войны, командир разведроты, проработал в системе автомобильного транспорта 60 лет, из них с 1948 года – генеральным директором «Первого автокомбината».

Именно это предприятие стало зачинателем применения передовых методов работы, это и новый тип планирования и хозяйствования, и бригадный подряд при перевозке строительных грузов, и работа с колес при монтаже зданий. Краузе Г.Л. присуждено высокое звание «Почетный гражданин города Москвы».

Водитель Автокомбината № 29 г. Москвы **ФЕДЮНИН Евгений Петрович** стал инициатором внедрения на автотранспорте бригадного хозрасчета на перевозке грузов. Именно его опыт по повышению эффективного пользования автомобилей был подхвачен многими водителями страны.

ТРОПНИКОВ Николай Иванович, водитель Автокомбината № 2 г. Москвы стал инициатором движения за увеличение межремонтных пробегов автомобилей. Только в 1975 году водители Главмосавтотранса, подхватив его почин, сэкономили запасных частей и материалов на сумму более 1 млн рублей.

ЗАГИДУЛИН Раис Газизович трудился шофером в Казанском автокомбинате № 2. Именно он стал инициатором вождения большегрузных автопоездов грузоподъемностью более 20 тонн. Под его непосредственным руководством в Татарии, а потом и в других регионах страны, стали создаваться комплексные бригады на вскрышных работах, в состав которых входили и машинисты экскаваторов.

КАПРАЛОВ Василий Федосеевич работал водителем в Дятковском районе Брянской области с 1952 года. Од-

ним из первых в отрасли выступил инициатором создания комплексных хозрасчетных бригад в составе 20 автомобилей КраЗ-256 на вскрышных работах в карьерах Фокинского цементного завода. Внедрение этого метода резко повысило производительность труда на перевозках навалочных грузов.

Бригадир водителей автобусов из Горьковского ПАТП-1 **Николай Иванович СТЕПАНОВ** возглавил движение среди водителей за высокую культуру обслуживания пассажиров. Возглавляемая им бригада водителей, взяв ответственность за определенные маршруты, добилась 100-процентной регулярности выполнения рейсов автобусов.

Василий Константинович ХОРУЖА 40 лет проработал водителем на Автопредприятии № 2 города Иванова. Именно ему принадлежит инициатива вождения автопоездов в составе автомобиля ЗИЛ-130 с двумя прицепами, что позволило резко поднять производительность труда, сэкономить значительные материальные ресурсы.

УШМУДИН Семен Иванович, водитель автоколонны № 1171 г. Куйбышева, был инициатором вождения автопоездов с двумя прицепами. За пять лет он сумел выполнить два пятилетних плана. Его почин подхватили водители грузовых автомобилей во многих районах страны.

КРАСНОВ Федор Иванович работал водителем грузового автомобиля на перевозке грузов строительства в г. Ленинграде. Внедрив метод перевозки кирпича на автомобиле с двумя прицепами, он более чем в 2 раза перевыполнял сменные задания, что в значительной мере повлияло на ускорение строительства зданий и сооружений.

МУРСАЛИМОВ Фатрахман Хабибрахманович трудился водителем грузового автомобиля в Оренбургской области более 40 лет. Организовав работу на перевозках зерна в две смены, по часовым графикам, возглавляемая им бригада не только досрочно выполняла плановое задание, но и добивалась высокой экономии топлива и материалов.

ЧУМАК Борис Алексеевич почти 40 лет работал водителем автобуса в Московской области. Именно он стал инициатором работы по методу бригадного подряда на пассажирском транспорте без кондуктора. Каждый, даже самый убыточный маршрут, возглавляемая им бригада выводила в число передовых. Много усилий он приложил на обучение молодежи профессии водителя.

На памятной доске высечено золотыми буквами и имя легендарного человека – Министра автомобильного транспорта России Трубицына Евгения Георгиевича. Его умение, профессионализм позволили не только провести коренную реконструкцию всей отрасли, но и обеспечить высочайший авторитет автомобильного транспорта в стране.

В День Победы в Великой Отечественной войне монумент героям-автомобилистам, прославляющим эту

самую массовую и уважаемую народом профессию, становится местом встречи ветеранов и молодежи, работников автотранспортных предприятий и водителей Вооруженных сил России. Неслучайно он является в настоящее время народным местом регулярных встреч водителей-афганцев. Именно здесь они вспоминают те нелегкие, смертельно опасные рейсы по дорогам Афганистана, своих боевых товарищей –

водителей, погибших смертью храбрых на тех горных перевалах.

Монумент «Героям-автомобилистам» – монумент «шоферской славы», как его называют в народе, стал местом, к которому сегодня приходят и возлагают цветы многие жители Москвы и других городов. Например, в ночь памятной даты 22 июня молодые автотранспортники традиционно собираются здесь и зажигают символические свечи памяти.

Шоферы на фронте

Н. Юльев

Днем и ночью двигались по фронтовым дорогам автоколонны с военными, боеприпасами, горючим, продовольствием. Бесперебойная работа автомобилей при оперативных перевозках часто решала успешный исход боевых операций Красной армии. Об одном из таких эпизодов рассказывается в статье «Шоферы на фронте», опубликованной в нашем издании в 1942 году.

По извилистому проселку поднималась в гору одиночная автоцистерна. Враг обстреливал местность беглым артиллерийским огнем. Снаряды ложились впереди и по сторонам узкой ленточки дороги.

Это не могло остановить водителя автоцистерны Алферова и его помощника Пронина. Им нужно было во что бы то ни стало выполнить приказ командования и вернуться с цистерной, наполненной горючим.

Водители знали, что промедление в доставке горючего может привести к срыву боевой операции и стоить жизни сотням наших славных бойцов. И потому они спешили к бензохранилищу, скрыто расположенному впереди, в небольшом селении.

Автоцистерна взобралась на косогор. Перед глазами водителей открылась безрадостная картина. От деревушки почти не осталось и следа. Лишь кое-где еще дымились сожженные избы.

У Алферова мелькнула мысль – разве могли уцелеть в таком пожарище баки с бензином; опасный рейс может оказаться холостым. Но тратить время на длительное раздумье не в характере Алферова. Решение он принял быстро; машина на высшей скорости понеслась к селению.

Причудливыми зигзагами вел Алферов громоздкую машину к цели. Воронки от фугасных бомб и артиллерийских снарядов, завалы на дороге то и дело преграждали путь. Нужно было уходить в сторону, вести машину по лем, по бороздам, через канавы и кочки.

Это было привычным делом для водителя, работавшего с десяток лет на тяжелых грузовиках. Опыт мирного времени теперь пригодился.

Добравшись до цели – окраины села, Алферов и Пронин поставили машину за деревьями и побежали к бензохранилищу, находившемуся недалеко, на лесистом пригорке.



По фронтовым дорогам

Со свистом пролетали над их головами смертоносные куски стали. Но, пригибаясь к земле, водители спешили дальше.

За тяжелый и опасный путь они были щедро вознаграждены; бочки, наполненные бензином, оказались в полной сохранности.

– Осторожно подкатывай бочки к машине и перекачивай в цистерну! – крикнул Алферов Пронину.

Но в тот момент, когда наиболее трудная и опасная часть боевого задания была выполнена, когда цистерна была заполнена по самую горловину, поблизости разорвался вражеский снаряд.

Алферов ощутил резкую боль в правой руке и инстинктивно повернулся в сторону товарища:

– Пронин, у тебя все в порядке?

– Ногу повредило. Как теперь доедем?

– Доедем, надо спешить, нас ждут. Быстрее приготовь два жгута – для себя и для меня.

– А кто же машину поведет? – снова с тревогой спросил Пронин.

– Поведем машину вдвоем, – решительно заявил Алферов.

Вскоре автоцистерна круто развернулась и направилась в обратный путь. Раненный в ногу Пронин крепко держал в руках рулевое колесо; раненный в руку Алферов неустанно нажимал на педаль акселератора. А в это время...

На одном из важных направлений фронта энская часть успешно развивала наступательные операции. Фашистские полки упорно противодействовали продвижению наших фланговых группировок, стремившихся к окружению противника.

Группа тяжелых танков, получив ценные сведения о расположении вражеских сил, сосредоточилась в укрытии за деревней К., чтобы во взаимодействии с пехотой и артиллерией ринуться на врага.

Экипажи танков осмотрели моторы и боевые механизмы и были готовы к атаке. Но... нужно было пополнить запасы бензина.

Прошли десятки тревожных минут ожидания. На дороге вдали показалась автоцистерна.

– С горючим или пустая? – невольно спрашивал себя каждый из танкистов.

Водитель Алферов затормозил машину. Боль от раны становилась нестерпимой, но из кабины выглядывало, как всегда, улыбающееся лицо водителя.

–Товарищ капитан! – докладывал несколько секунд спустя Алферов. – Ваше приказание выполнено – горючее есть.

– Спасибо, товарищи! Вы сделали большое дело.

Танки были быстро заправлены горючим, стремительно вырвались из укрытия и помчались вперед.

Удар по врагу был неожиданным и беспощадным.

Публикация под названием «Шоферы на фронте» свидетельствует лишь об одном эпизоде проявленного героизма воинами-водителями на фронтовых дорогах. А ведь сколько еще таких подвигов было совершено во время Великой Отечественной войны, описание которых не попало под перо военных корреспондентов.

Вспоминая сегодня о героизме советских солдат и офицеров на фронте, мы одновременно не забываем о самоотверженном труде тружеников тыла, выдающихся достижениях инженеров и ученых, которые своим трудом приближали Победу.

Автомобильный транспорт в годы Великой Отечественной войны

Н. Паньков, Заслуженный деятель науки и техники РСФСР, д-р техн. наук

В данной статье, опубликованной в журнале «АТ» в 1985 году, приводятся основные факты об автомобильном транспорте в годы Великой Отечественной войны.

Страна вступила в войну, имея 223 тыс. автомобильных хозяйств, из которых 85,2% составляли мелкие автохозяйства с количеством машин от 1 до 5. Соответственно этому распределению автомобильного парка были раздроблены средства ремонта и технического обслуживания, вследствие чего не были организованы правильная эксплуатация и ремонт автомобилей. В автохозяйствах, насчитывавших до 5 автомобилей, фактически отсутствовали средства обслуживания и ремонта.

С началом Великой Отечественной войны на долю автомобильного транспорта выпала чрезвычайно ответственная задача: совместно с другими видами транспорта обеспечить развертывание и боевые действия Вооруженных Сил, а также перестройку всех отраслей народного хозяйства на военный лад. Нужно было в сжатые сроки изъять по мобилизации из народного хозяйства не одну сотню тысяч автомобилей и передать их на укомплектование формируемых частей и соединений. Нужно

было наиболее рационально использовать оставшийся в народном хозяйстве автопарк.

Опыт Великой Отечественной войны свидетельствует о том, что успех транспортного обеспечения операций определялся комплексным использованием различных видов транспорта.

Прежде всего потребовалось решить проблему создания крупных автомобильных хозяйств и воинских автомобильных частей, способных решать поставленные задачи. Известно, что чем мельче автомобильное хозяйство, тем ниже отдача каждого автомобиля. Великая Отечественная война дала множество примеров повышения эффективности автомобильного транспорта за счет создания и использования крупных автомобильных хозяйств.

В первой половине июля 1941 г. на станциях Московского железнодорожного узла скопилось огромное количество различных военных грузов. Моссовет мобилизовал 1000 автомобилей с водителями в мелких автохозяйствах, создал крупное объединение, подчинил

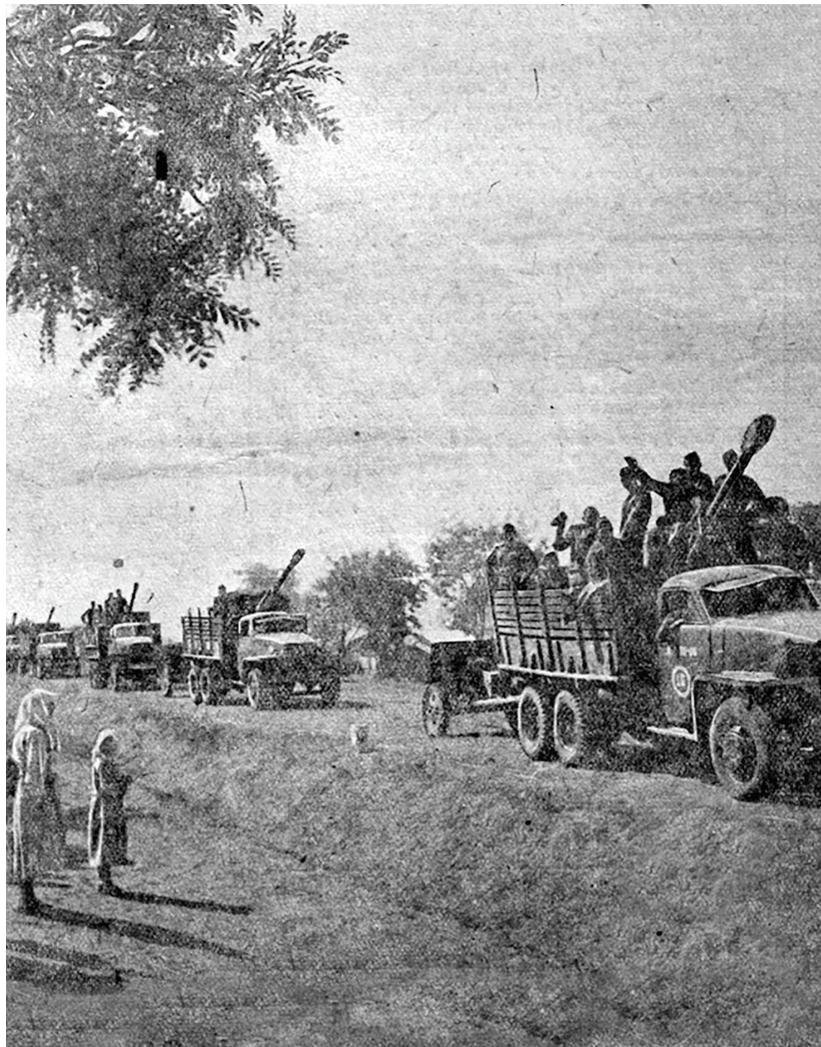
его транспортному отделу Моссовета. Задача по разгрузке Московского железнодорожного узла была решена успешно.

В июле 1941 г. из района Москвы к фронту нужно было перевезти шесть стрелковых дивизий на расстояние до 300 км. Для их перевозки были использованы 14-я автомобильная бригада и около 800 автомобилей, мобилизованных в различных гражданских организациях Москвы. На Южном фронте в августе – сентябре 1941 г. фронтовым и частично армейским транспортом было перевезено на угрожаемые направления в общей сложности 23 стрелковых дивизии. Для обеспечения этих перевозок распоряжением командования фронта был создан оперативный резерв в составе до 1000 автомобилей, находившийся в распоряжении начальника штаба фронта.

В ходе войны стремительно росли объемы автомобильных перевозок. Наступательные операции, проведенные нашими войсками в 1943, 1944 и 1945 годах, характеризовались большим размахом и решительностью действий крупных ударных группировок войск. В этих условиях исключительное значение приобрел автомобильный транспорт, на долю которого пришлось основная тяжесть подвоза в ходе осуществления наступательных операций. Кроме того, большое значение приобрела работа автомобильных частей Красной армии в народном хозяйстве по обеспечению различных отраслей и по восстановлению разрушенных фашистами фабрик, заводов. Из 101 млн т учтенных грузов, перевезенных автомобильными частями в годы Великой Отечественной войны, 50,6 млн т приходится на 1944 г. Из этого количества фронтовыми автомобильными частями было перевезено 29,2 млн т, автомобильными частями Ставки Верховного Главнокомандования – 13,5 млн т и автомобильными частями военных округов – 7,9 млн т. В 1944 г. объем фронтовых перевозок превысил аналогичные показатели 1942 г. в три раза, а в 1943 г. – в два раза. Объясняется это не только приобретенным опытом и более высоким уровнем использования автомобильных частей, но и резким увеличением количества автомобильных частей.

С 1 января по 1 июня 1943 г. количество автомобильных частей в пересчете на автомобильные батальоны в Красной армии почти удвоилось, а к концу войны увеличилось в 5 раз. В 1943 г. на формирование автомобильных частей было выделено новых автомобилей в 27 раз, а в 1944 г. – в 25 раз больше, чем в 1941 г.

Для лучшего использования автомобильного парка народного хозяйства на наркоматы автомобильного транспорта союзных республик была возложена организация загрузки автомобилей, следующих без грузов вне зависимости от их ведомственной принадлежности. Были организованы специальные транспортно-экспедиционные конторы, автомобильные станции, агентства и диспетчерско-контрольные посты, перевалочные склады и т.д. Так, например, Наркоматом автомобильного транспорта РСФСР в годы войны было организовано 43 транспортно-



Моторизованная часть Красной Армии проходит через один из населенных пунктов

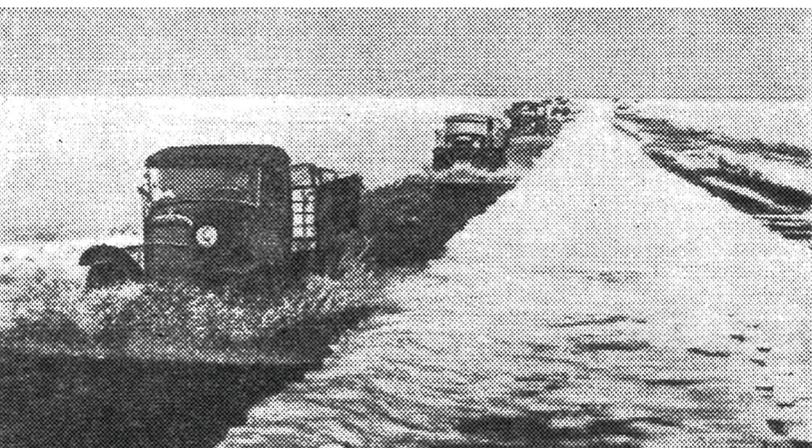
экспедиционные конторы, 510 автомобильных станций, агентств и диспетчерско-контрольных постов и оборудовано 68 перевалочных складов для подгруппировки грузов. Только в Москве в результате проведения этих мероприятий было загружено в попутном направлении в 1943 г. 54 547 автомобилей, а в 1944 г. – 81 775.

Особую остроту в ходе войны приобрела проблема помощи освобожденным областям в восстановлении разрушенного войной хозяйства. Потребовались тысячи автомобилей для выполнения перевозок, связанных с восстановлением заводов, шахт, железных дорог и других объектов, разрушенных отступающим врагом.

Для удовлетворения первоочередных нужд освобожденных областей и краев Российской Федерации в системе Наркомата автомобильного транспорта РСФСР были организованы автомобильные колонны централизованного резерва. В 1945 г. из состава этого резерва были направлены в Сталинградскую, Ленинградскую, Курскую, Ростовскую, Смоленскую, Калининскую и другие области РСФСР тысячи грузовых автомобилей для восстановле-



Новые подготовленные резервы Красной армии отправляются на фронт (1942 г.)



Героический подвиг совершили водители при обеспечении бесперебойной работы на «Дороге жизни»

ния разрушенного войной хозяйства. В годы войны было перевезено примерно 27 млн т народнохозяйственных грузов для различных отраслей народного хозяйства.

Резкое уменьшение количества автомобилей в народном хозяйстве и трудности военного времени с обеспечением работающего автопарка эксплуатационно-ремонтными и топливно-смазочными материалами потребовали от работников автомобильного транспорта решения многих сложнейших проблем.

Прежде всего необходимо было не только повысить производительность автомобилей, оставшихся на обслуживании нужд народного хозяйства, но и перевести значительную часть их на использование местных топлив (бурых углей, торфа, древесных чурок, соломы, сжатых и сжиженных газов и т.д.). К 1 июля 1944 г. удалось уве-

личить количество газогенераторных автомобилей в общем парке народного хозяйства.

Централизация управления автомобильной службой в Красной армии позволила создать мощную авторемонтную базу в армии. Это дало возможность в третьем периоде Великой Отечественной войны (январь 1944 г. – 9 мая 1945 г.) отремонтировать и вернуть в строй 995 тыс. автомобилей.

До Великой Отечественной войны очень популярен был лозунг «Кадры, овладевшие техникой, решают все». Этим подчеркивалась важность подготовки кадров наряду с массовым выпуском различной техники.

Подготовкой специалистов автомобильного транспорта до войны занимались различные ведомства и министерства. Много было сделано. В стране появились первоклассные специалисты, проявившие себя великими тружениками и патриотами в годы войны.

По знаменитой Дороге жизни ежесуточно двигались в блокированный Ленинград тысячи автомобилей, управляемые героями-водителями. По этой дороге в город было доставлено около 600 тыс. тонн различных грузов и эвакуировано из Ленинграда более 700 тыс. женщин, детей, стариков и раненых.

Построенная по решению Государственного Комитета Обороны и Военного Совета Ленинградского фронта шестиполосная Ладожская ледовая дорога протяженностью около 30 км стала знаменитой военно-автомобильной дорогой, по которой днем и ночью шел транспорт. В отдельные дни по дороге проходило до 10 тысяч автомобилей. Лед уставал, трескался, машины проваливались под лед. Через каждые 10–14 дней движение переключалось на свежие ледовые полосы. Водители проявляли чудеса бесстрашия, выносливости и мастерства, работая под постоянным огнем противника.

Отважно сражались с врагом фронтовые водители.

716 отдельная автомобильная рота подвоза 275 стрелковой дивизии оказалась в окружении между Доном и Донцом. Водителю автомобиля ЗИС-5 Николаю Подольному было приказано 20 августа 1942 г. двигаться на автомобиле по дороге между деревнями Закотное и Кривая Лука и отвлечь на себя внимание фашистов с тем, чтобы остальные вырвались из окружения миновав деревню Закотное. Николай заметил, как к легковому автомобилю, набитому фашистами, подъехал другой и оба направились в сторону Подольного. Николай не растерялся и на предельной скорости пошел на фашистов, таранил своим ЗИС-5 два легковых автомобиля противника, в которых находилось более десятка гитлеровцев с пулеметами и автоматами. Все они были уничтожены. За этот подвиг Николай Данилович Подольный был награжден орденом Ленина.

И таких водителей были тысячи.

Низкий поклон им, светлая и вечная память в сердцах нынешнего поколения. Не забудут о них и наши дети, внуки и правнуки.