

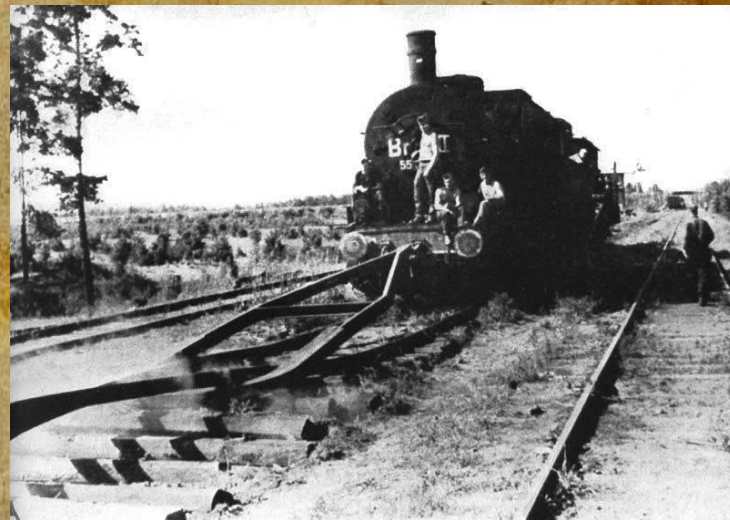
# «Соль-Илецкие железные дороги в годы Великой Отечественной войны»

Подготовила: Марковская Екатерина Юрьевна –  
художественный руководитель клуба «Горняк»





Всё дальше и дальше уходит от нас Великая Отечественная война 1941 – 1945 гг. И всё меньше и меньше остаётся участников и очевидцев тех страшных событий. Но прошлое нельзя забывать. Ведь за то, что мы живём сейчас мирно и счастливо, отданы миллионы жизней в борьбе с фашистами.



Страшно становится, когда подумаешь, что наши потомки могут стать «Иванами, не помнящих родства». Необходимо оставить память молодому поколению о людях переживших войну, об их стремление приблизить победу своим самоотверженным трудом.





# История Соль-Илецкой железной дороги

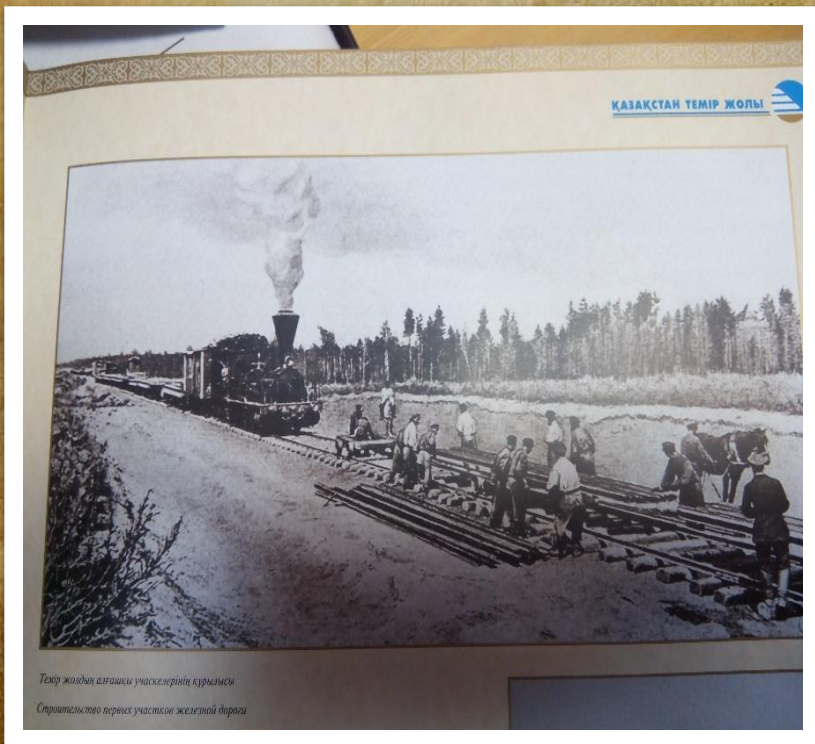
В связи с ростом грузооборота на железной дороге участка Оренбург – Ташкент возникла необходимость в строительстве железнодорожных станций, разъездов, паровозных депо и т.д.

В годы гражданской войны почти все железнодорожные сооружения на линии Илецк-Уральск были разрушены. Строительство линии Уральск-Илецк началось 26 мая 1936 года с укладки первого километра в степи за рекой Урал и проходила в невероятных сложных климатических условиях, которые сильно затрудняли работу.





# История Соль-Илецкой железной дороги



Прокладка магистрали велась ударными темпами. В конце апреля 1936 года принято решение направить на строительство линии Уральск-Илецк по Саратовскому краю 250 коммунистов, 1000 комсомольцев, по Оренбургской области – 100 коммунистов и 400 комсомольцев. Уже 7 ноября 1936 года на линии началось регулярное движение поездов.





# Соль-Илецкая железная дорога в годы Великой Отечественной войны

*Велико было значение железной дороги в годы Великой Отечественной войны. Она непосредственно связывала юго-восток страны с фронтом. Уникальным было использование железнодорожного транспорта в СССР в 1941-1942гг. для эвакуации населения и крупных предприятий из западных районов страны. В июле-декабре 1941 года было отправлено 1,5 млн. вагонов. На восток было перебазировано 2593 предприятия, из них крупных 1523 г. в том числе на Урал-667.*

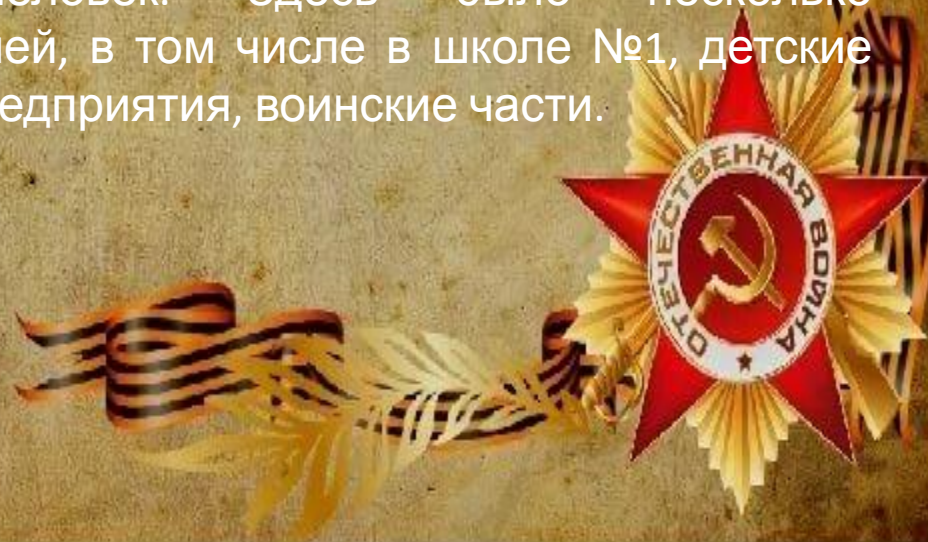




# Соль-Илецкая железная дорога в годы Великой Отечественной войны



Твёрдой рукой водили поезда машинисты на всех магистралях и прифронтовых, и тыловых. Уверенно командовали движением диспетчеры. Не жалея сил, готовили в рейс составы вагонники, устраняли повреждения путейцы, связисты, энергетики, обеспечивая бесперебойный пропуск поездов. Город был переполнен эвакуированным населением из прифронтовой полосы. В нем было размещено 4256 человек. Здесь было несколько госпиталей, в том числе в школе №1, детские дома, предприятия, воинские части.





# Соль-Илецкая железная дорога в годы Великой Отечественной войны

Станция илецк-1 оставалась крупным «узловым» железнодорожным центром, связывающим регионы СССР с республиками Центральной Азии. В свою очередь это позволило и городу использовать наличие крупного железнодорожного центра. Строятся объекты культурного быта, жилье, появляется стадион «Локомотив», клуб железнодорожников. Локомотивное депо было одним из ключевых предприятий Илецкой железной дороги.







Станция Илецк после войны



Станция Илецк в наше время

*Филиал акционерного общества «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы»- «Илецкий железнодорожный участок» объединяет в себе несколько линейно-эксплуатационных подразделений: по вагонному, хозяйствам электроснабжения, пути, связи, ст.Илецк-1 и др. это одно из крупнейших предприятий города. В нем трудятся 955 человек.*





# Сотрудники железнодорожной станции во время и после ВОЙНЫ



## Юлия Васильевна Сяпина

Родилась в 1924 году на станции Акбулак Оренбургской области и в 17 лет, когда началась война, пошла работать токарем – сварщиком на эвакуированный в Соль-Илецк Одесский военный завод, выпускавший противотанковые снаряды.

История на железной дороге для Ю. Сяпиной началась сразу по окончании войны. В 1945 году девушка устроилась ученицей телеграфистки на ст. Илецк, ставшую за годы войны крупным железнодорожным узлом. Позже перешла в техническую кантору станции. А последние 25 лет, вплоть до ухода на пенсию, трудилась в товарной кассе.



# Сотрудники железнодорожной станции во время и после ВОЙНЫ

**Юлия Васильевна Саяпина**

Железнодорожница награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945гг.» и носит почетное звание ветерана ВОВ. За достигнутые успехи в профессиональной деятельности ей вручены знаки «Ударник сталинского призыва», «Победитель социалистического соревнования», «Отличный движенец». Многочисленные грамоты и благодарности, а также медаль «Ветеран труда»



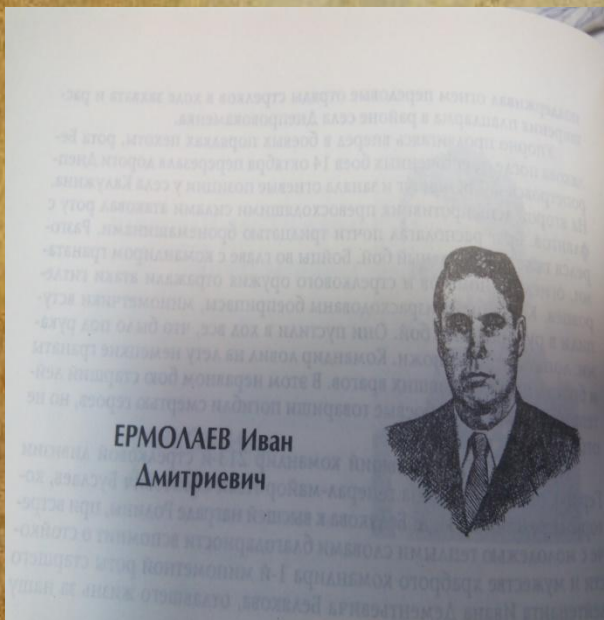


# Сотрудники железнодорожной станции во время и после

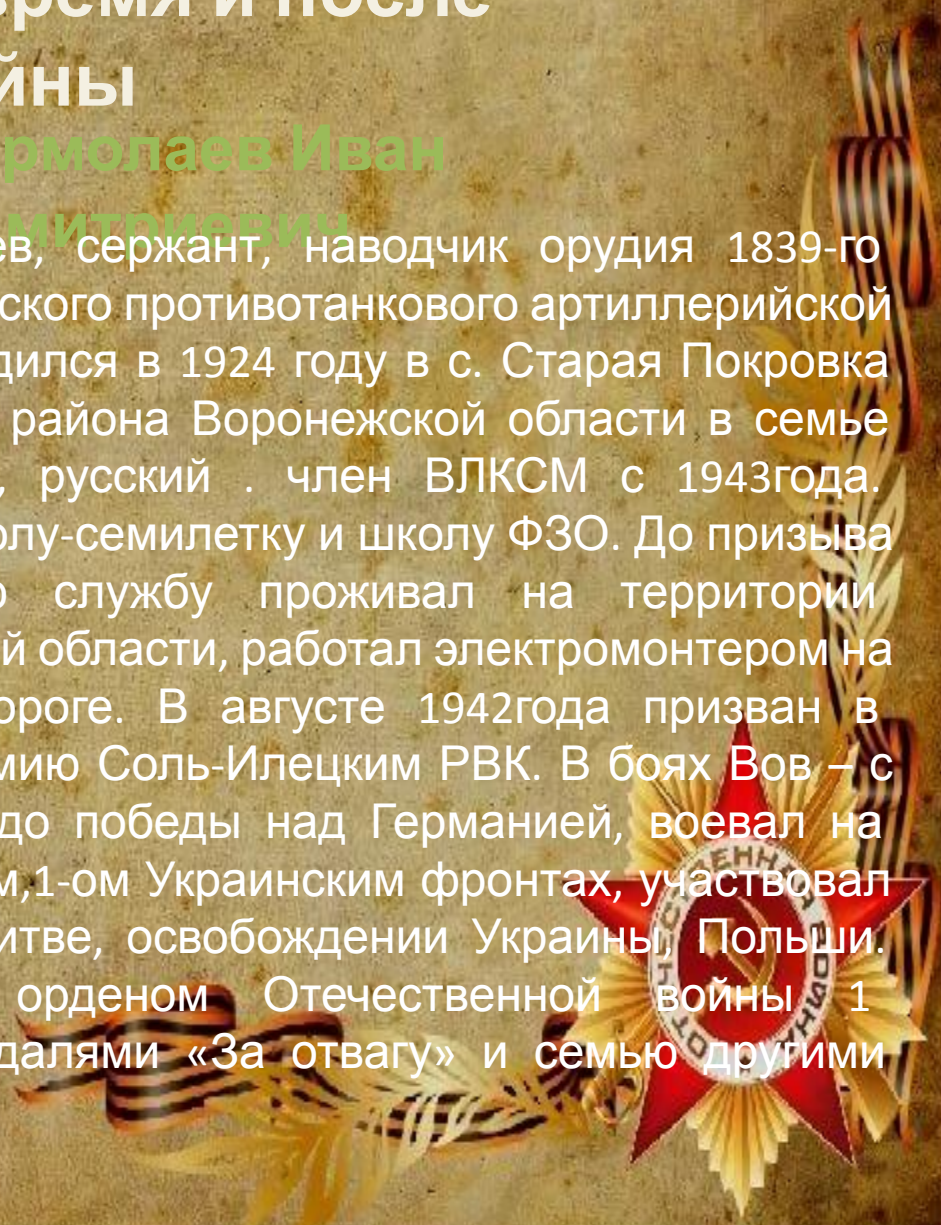
## ВОЙНЫ

**Ермолаев Иван**

**Дмитриевич**



И.Д.Ермолаев, сержант, наводчик орудия 1839-го истребительского противотанкового артиллерийской бригады, родился в 1924 году в с. Старая Покровка Лискинского района Воронежской области в семье крестьянина, русский . член ВЛКСМ с 1943года. Окончил школу-семилетку и школу ФЗО. До призыва на военную службу проживал на территории Оренбургской области, работал электромонтером на железной дороге. В августе 1942года призван в Красную Армию Соль-Илецким РВК. В боях Вов – с марта 1943 до победы над Германией, воевал на Воронежском,1-ом Украинским фронтах, участвовал в Курской битве, освобождении Украины, Польши. Награжден орденом Отечественной войны 1 степени, медалями «За отвагу» и семью другими медалями.



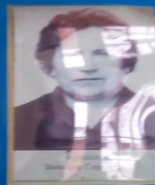




Илецкий железнодорожный участок



Доблесть и честь  
защитникам Родины!



В заключении, хочется сказать что наше поколение о войне знает в основном из уроков истории, литературы. Все меньше остается ветеранов Великой Отечественной войны и тружеников тыла. Мы с уважением относимся к этим людям, к их прошлому и настоящему, преклоняемся перед ними. Нам есть чему у них поучиться.

