



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В самом начале войны в народном комиссариате путей сообщения (НКПС) все сотрудники сразу включились в решение первоочередных вопросов организации работы в военных условиях. Тщательно были продуманы меры по введению воинского графика и обеспечению военных перевозок. 23 июня 1941 года был подписан приказ наркома о введении с 18 часов 24 июня на 44 дорогах воинского графика движения поездов. В нём предусматривалось первоочередное продвижение воинских эшелонов и транспортов, максимальное использование пропускной способности линий, обеспечение чёткой работы станций. Весовые нормы воинских эшелонов и транспортов были унифицированы, размеры пассажирского движения (как дальнего, так и пригородного) были сокращены до минимума. Воинский график позволил правильно рассчитать и перераспределить технические средства и кадры с учётом загрузки тех или иных направлений, стал основой перестройки эксплуатационной работы.

Одновременно с введением воинского графика осуществлялся весь комплекс мероприятий по выполнению массовых воинских перевозок.

Железнодорожный транспорт немедленно приступил к осуществлению мобилизационного плана. За годы войны на стальные магистрали пришлось более 80% всего грузооборота страны. Управления наркома и службы дорог перестраивали систему регулирования вагонным парком, организовывали переоборудование и подачу огромного количества подвижного состава для подвоза к фронту воинских соединений, боевой техники, боеприпасов, горючего, продовольствия, прокладывали наиболее рациональные маршруты следования эшелонов и транспортов.

Незабываемой страницей вошла в летопись Великой Отечественной войны эвакуация населения, предприятий и культурных ценностей из Ленинграда и многих городов в центре страны.

11 июля 1941 года было принято решение о развёртывании массовой эвакуации. К концу августа 1941 года из Ленинграда было отправлено более 280 эшелонов, вывезено свыше 90 крупных предприятий, эвакуировано более 770 тыс. человек.

При самой активной помощи железнодорожников были вывезены и сохранены уникальные картины, скульптуры, хрусталь, фарфор и другие ценности из Петергофа, Пушкина, Павловска, Ораниенбаума, Гатчины. Пять составов с музейными экспонатами были отправлены на восток до 22 августа 1941 года.

Значительную часть сокровищ Русского музея в считанные дни упаковали и вывезли в Горький, Пермь и Соликамск. Богатейшие коллекции Государственного Эрмитажа в кратчайший срок вывезли в Свердловск.

Самая трудная и ответственная задача, стоявшая перед ленинградскими железнодорожниками в дни эвакуации – вывоз из осаждённого города возможно большего количества людей, и в первую очередь детей.

Первый период эвакуации населения продолжался до ноября 1941 года. Со станций Ленинградского узла, главным образом с Финляндского вокзала, было вывезено свыше полутора миллионов ленинградцев.

Самой масштабной операцией эвакуационных перевозок явилось перебазирование на восток страны в кратчайшие сроки предприятий, учреждений, организаций Москвы и Московской области. Только в июле-ноябре 1941 года было эвакуировано 2593 предприятия, в их числе 2523 крупных завода. Ежедневно отправлялось до 80 поездов, за три месяца на восток страны ушло 215 тыс. вагонов с оборудованием. Перебазирование велось по мере готовности площадей на родственных предприятиях в Поволжье, на Урале, в Сибири, в Средней Азии.

Государство шло на огромные материальные и трудовые затраты, чтобы наращивать производственные мощности транспорта. Этого требовали нужды фронта и военной экономики. Надо было срочно усилить существующие линии, построить ряд новых железных дорог, сооружать вторые пути. Потребовалось выполнить значительные работы по развитию станций и узлов на важнейших направлениях сети, восстановлению разрушенных линий, локомотивных и вагонных депо, устройств сигнализации и связи, паровозоремонтных и вагоноремонтных заводов.

В годы войны возросли дальность и неравномерность перевозок, концентрация вагонопотоков на решающих направлениях, связывающих тыл с фронтом, изменилась структура грузопотока. Повысились требования к использованию пропускной способности участков и станций. Существенно изменилась технология работы станций и узлов.

Ушедших на фронт мужчин-железнодорожников заменили женщины. Уже 1 июня 1942 года доля женщин в общем числе работников железнодорожного транспорта составила 39,2%, а на отдельных направлениях их число доходило до 58%.

Большинство предприятий железнодорожного транспорта начали выпускать продукцию для нужд фронта. В локомотивных депо Москвы наладили выпуск бронепоездов и противотанковых заграждений. На дорогах велась работа по увеличению скоростей и веса поездов с грузами, направляемыми в прифронтовые районы, на Восточно-Сибирской дороге благодаря повышению скорости движения во второй половине 1941 года было сэкономлено 11,3 млн ваг.-ч.

С июня по декабрь 1941 года на прифронтовые железные дороги было совершено около 6 тыс. воздушных налётов и сброшено более 46 тыс. бомб. При этом было выведено из строя почти 400 км железнодорожных путей, повреждены линии связи, пострадало около 700 паровозов и 15,5 тыс вагонов. Особенно интенсивными были бомбардировки в октябре-ноябре 1941 года, когда налёты вражеской авиации совершались на 20-25 дорогах одновременно.

Для руководства техническим прикрытием железных дорог в сентябре 1941 года было образовано Главное управление военно-восстановительных дорог (ГУВВР).

Оборона Москвы

30 сентября 1941 года группа немецко-фашистских армий «Центр» начала операцию «Тайфун» с целью окружить и уничтожить наши войска под Москвой и овладеть ею. В эту операцию была вовлечена почти половина гитлеровских войск – 75 дивизий.

В оборону Москвы весомый вклад внесли военные и гражданские железнодорожники. В начале оборонительного периода на Западном фронте действовали 6-я и 26-я железнодорожные бригады и несколько спецформирований НКПС. Они выполняли работы по заграждению железных дорог и восстановлению разрушенных объектов, примыкающих к столице.

Несмотря на все усилия, врагу не удалось парализовать работу железнодорожного транспорта – продолжительность перерыва движения поездов после каждого разрушительного налёта составляла в среднем около 6 часов. Железнодорожники самоотверженно трудились по 12-16 часов в сутки, а порой и несколько суток не уходили со своих постов, чтобы наладить работу необходимого участка дороги.

К концу 1941 года развернулась широкомасштабная подготовка московского контрнаступления, в которой большую роль сыграл железнодорожный транспорт. Для выполнения возросших перевозок многое сделали военно-эксплуатационные управления (ВЭУ) столичного узла и военно-эксплуатационные отделения (ВЭО), созданные на базе московских отделений железных дорог. В период подготовки контрнаступления под Москвой в районы сосредоточения войск было перевезено свыше 333 тыс. вагонов с войсками и военными грузами. Среди машинистов, которые особо отличились в этот период, была легендарная женщина-машинист Е.М.Чухнюк, которая в 1943 году получила высокое звание Героя Социалистического труда.

5-6 декабря 1941 года наши войска под Москвой перешли в контрнаступление, в котором участвовали армии Западного, Калининского и Юго-Западных фронтов. Были образованы подвижные паровозные колонны по 30 локомотивов в каждой, являвшиеся военизированными соединениями транспорта. Их работники находились на положении военнослужащих. Впоследствии эти соединения получили наименование «паровозные колонны особого резерва НКПС».

С особым напряжением работал в эти дни Московский железнодорожный узел. В депо Москва-Сортировочная производительность труда возросла на 22%, с новой силой развернулось лунинское движение – соревнование за право называться «фронтальной бригадой». Важную роль играла Московско-Окружная железная дорога, такие станции, как Перово, Лихоборы перевозили в пять раз больше вагонов, чем в довоенный период. Столичный узел осуществлял перевозки как из тыловых районов, так и внутри-фронтные, только в октябре-ноябре 1941 года объём последних составил 17 450 вагонов.

Битва под Москвой имела историческое значение и оказала решающее влияние на весь ход дальнейших фронтовых боёв. В том, что стратегическая инициатива перешла в руки Красной армии, большая заслуга железнодорожников, сумевших обеспечить своевременный подвоз армий, вооружения, топлива, блестяще провести эвакуационные перевозки.

На подступах к Сталинграду

Железнодорожная сеть в районе, прилегающем к Сталинграду, к началу войны была развита слабо. С правобережной стороны к городу подходили три однопутные линии, поэтому осенью и зимой 1941/1942 года началось невиданное по своим масштабам строительство железнодорожных путей в этом районе.

К середине июля 1942 года создалась непосредственная угроза Сталинграду. На подступах к городу противник сосредоточил 37% пехотных и 53% танковых моторизированных соединений от общего числа своих войск, действовавших на советско-германском фронте.

Большой вклад в обеспечение операций на всех этапах Сталинградской битвы внесли работники служб военных сообщений, части железнодорожных войск, спецформирования НКПС и железнодорожники. Они участвовали в эвакуации народнохозяйственных грузов из районов, которым угрожал враг, устраивали заграждения на железных дорогах, восстанавливали транспортные объекты. За июнь-сентябрь 1942 было эвакуировано 677 км пути, 757 стрелочных переводов, 12 978 вагонов ценных грузов.

В середине августа 1942 года для снабжения Сталинградского фронта осталась единственная линия Урбах-Верхний Баскунчак-Паромная. Противник усилил её бомбардировки, количество налётов в октябре возросло до 1020 (в сентябре – 316), фашистские лётчики стали бомбить не только станции, но и поезда на перегонах.

За время битвы на Волге вражеские лётчики совершили на железные дороги Сталинградского направления около 60 тыс. налётов и сбросили более 90 тыс. бомб, но парализовать работу транспорта им не удалось. Были разрушены 737 км главных путей, 500 км станционных путей, 340 искусственных сооружений, здания вокзалов, депо, жилые дома. Железные дороги выдерживали огромную нагрузку: с июля 1941 года по 1 января 1943 года героическим защитникам волжской твердыни было доставлено 3269 оперативных и 1056 снабженческих эшелонов, всего 202 377 вагонов.

19 ноября 1942 года советские войска перешли в контрнаступление и 23-го сомкнули кольцо вокруг осаждённого города на Волге. Исключительно сложными были работы по восстановлению Сталинградского

железнодорожного узла, на котором скопилось 14,5 тыс. разбитых вагонов и паровозов, были выведены из строя станционные пути, многие из них – заминированы. На работах в узле участвовали 13-я, 27-я 46-я железнодорожные бригады. Они выполнили земляные работы в объёме 51 тыс. куб. м, восстановили 107 станционных путей, 78 стрелочных переводов, 20 мостов, 6 пунктов водоснабжения. Уже в феврале-марте 1943 года были восстановлены разрушенные участки Сталинградского узла, а 12 марта к разрушенному зданию вокзала прибыл первый поезд «Москва-Сталинград».



И всё это достигалось невероятным трудом работников железнодорожного транспорта. Среди них машинист паровоза, кавалер ордена Ленина Е.Е.Титов, который всю войну водил эшелоны с военным грузом, в том числе и в районе Сталинградского узла. Преодолевая тяготы и испытания, железнодорожники делали всё для своевременного снабжения фронта, своим героическим трудом приближая час победы.



Военные операции в районе Курской дуги

Курская битва продолжалась с 5 июля по 23 августа 1943 года (50 дней). Подготовительный период проходил в апреле-июне 1943 года, в ходе которого железнодорожники перевозили целые армии в полном составе. С 20 июня по 16 июля 1943 года ударными темпами шло строительство железной дороги Старый Оскол-Ржава.

Начальником станции Курск в 1943 году был П.А.Шубин, ставший в дальнейшем Героем Социалистического Труда.

В сражении на Курской дуге участвовало свыше 2 млн. воинов Красной армии, тысячи танков, орудий и миномётов. Самоотверженно трудились и воины-железнодорожники, обеспечивая бесперебойное движение поездов на запад. На дорогах Донецкого бассейна надо было вернуть к нормальной эксплуатации 8 тыс. км железнодорожных путей, 1500 мостов и 400 станционных зданий: ликвидировать последствия разрушений на узловых станциях Славянск, Сталино (Донецк), Иловайское, Красноармейск, Никитовка и других. Задания выполнялись, как правило, досрочно.

Наибольший вклад в восстановление стальных магистралей в 1943 году внесли: УВВР-3 (3851 км), УВВР-5 (2888 км), УВВР-8 (3877 км), УВВР-20 (2235 км), УВВР-4 (1652 км) и УВВР-1 (1645 км).

Руководящие работники НКПС Б.Н.Артюнов, М.Я.Белоусов, И.Д.Гоциридзе, В.С.Гаврилов, В.А.Гарнык, В.В.Курочкин принимали все меры для улучшения работы железнодорожного транспорта, повышения пропускной способности прифронтовых направлений. Во время подготовки и в ходе Курской битвы по железным дорогам было доставлено 1410 эшелонов.

С самого начала войны руководство НКПС решало вопрос об организации строительства бронепоездов. В строительстве крепостей на колёсах принимали участие ведущие промышленные предприятия. В Донбассе было сооружено более 20 бронепоездов. Бронепоезд «Московский метрополитен» участвовал в боях на Курской дуге, где доблестно сражался, уничтожая врага.

С ноября 1942 года по декабрь 1943 года Красная армия вернула около половины советских территорий, захваченных противником в первый период войны. Были освобождены Сталинградская, Северо-Кавказская, Южная, Северо-Донецкая, Южно-Донецкая, Сталинская, Западная магистрали и ряд участков других дорог. Восстановители ввели в строй 17 982 км главных путей, 501 единицу средних и больших мостов и другие объекты. Кроме того, в тыловых районах были построены новые железнодорожные линии. Всё это позволило своевременно доставить на фронт военную технику, боеприпасы и горючее.

В ходе боёв уже в сентябре 1943 года советские войска вышли к Днепру, с ходу форсировали его и захватили более 20 плацдармов на правом берегу. В конце декабря 1943 года от Полесья до Чёрного моря развернулась наступательная операция по освобождению Правобережной Украины и Крыма.

В короткие сроки была произведена перешивка пути участка Казатин-Голендры с европейской на отечественную колею. Успешно справлялись с заданием командования фронта воины-железнодорожники, руководимые генерал-майором П.В.Кабановым.

В марте 1944 года особенно большое значение имело восстановление участка Шепетовка-Тернополь, необходимого для транспортного обеспечения ударной группировки фронта. Обстановка на участке создалась критическая – почти не было материалов для верхнего строения пути и мостов. Солдаты на себе по грязи из леса несколько километров таскали брёвна. Болты для креплений рельсов доставлялись самолётами малой авиации. Командующий 60-й армией генерал армии И.Д.Черняховский выделил в помощь железнодорожникам 400 бойцов и необходимый транспорт для подвоза материалов. Это позволило открыть участок для движения досрочно. Всего с января по май 1944 года подразделения УВВР-3 восстановили 3460 км железнодорожных линий.

На 2-м Украинском фронте на освобождённых от врага линиях силами УВВР-14 в феврале 1944 года было восстановлено около 310 км железнодорожных путей и 74 искусственных сооружения.

По приказу Ставки Верховного главнокомандующего освобождение Белоруссии от немецко-фашистских захватчиков было возложено на войска 1-го Прибалтийского, 1-го, 2-го 4-го Белорусских фронтов. Операция получила название «Багратион».

В ходе подготовки и проведения наступательной операции на Прибалтийском фронте ощутимую помощь войскам оказали партизаны Белоруссии.

Главной задачей железнодорожников было восстановление освобождённых линий: Смоленск-Витебск-Полоцк-Двинск-Шауляй и Полоцк-Молодечно. В связи с высокими темпами наступления наших войск было решено сначала сооружать высоководные переходы на обходах больших мостов, а затем строить временные мосты на высоких опорах. Мост длиной 246 м был восстановлен за 9 суток. Также были построены мостовые переправы через Западную Двину у Полоцка и Двинска.

На участке Полоцк-Двинск помимо главного пути были разрушены 155 искусственных сооружений, из них 15 больших и средних мостов. Воины-железнодорожники УВВР-7 восстановили участок за 23 дня.

29 июля 1944 года наши войска освободили Брест, завершив тем самым изгнание немецко-фашистских захватчиков с белорусской земли. К этому времени 1-я Гвардейская железнодорожная бригада и личный состав УВВР-20 восстановили и перешили с западноевропейской на союзную колею 164 км пути, а также ввели в строй 19 мостов.

Завершающим стратегическим этапом Великой Отечественной войны явилась Берлинская операция, начатая советскими войсками 16 апреля и завершённая 8 мая 1945 года.

Для организации перевозок ещё в ноябре 1944 года создали три Военно-эксплуатационных управления (ВЭУ). В феврале 1945 года эксплуатация фронтовых железных дорог была передана в ведение военных сообщений с правом привлечения местных железнодорожников.

Основными коммуникациями 1-го Белорусского фронта в Берлинской операции на территории Германии являлись железнодорожные линии: Кюстрин-Берлин, Вербиг-Эберсвальде-Берлин, Франкфурт-на -Одере-Берлин. 1 апреля 1945 года советскими войсками был занят город Кюстрин и создан плацдарм на правом берегу Одера. Тогда же начали возводить мосты через Одер и Варту. Мостовой переход через Одер был восстановлен к 14 апреля. Через два дня приступили к работам на линии Кюстрин-Берлин. 18 апреля враг вывел из строя мосты через Одер и Варту, наши подразделения вторично подняли их из руин. К 25 апреля поезда пошли к Берлину. Общий объём воинских перевозок в ходе подготовки и проведения Берлинской операции составил 3702 поезда (около 180 тыс. вагонов). Противник вынужден был оставить 1122 паровоза и свыше 35 тыс. вагонов. Воины железнодорожных войск и труженики спецформирований НКПС во многом способствовали успешному проведению Берлинской операции и окончательному разгрому гитлеровской Германии.

Поезда Великой Отечественной... Вслед за ними движется сама история войны. Поезд, доставлявший на фронт добровольцев и мобилизованных. Поезд, прорвавший кольцо ленинградской блокады... Поезд, прибывший в 1945 году на Белорусский вокзал столицы. Об этих поездах написаны книги, снято кино. Таким был и первый поезд, прибывший в Берлин, локомотив нашей Победы.



По материалам Историко-публицистического издания «Транспорт в годы Великой Отечественной войны. Исторические хроники» Издательство «Пан пресс»

Источник: <https://pobeda.mintrans.ru/history/29/>