



УДК 32:656.2:9.(С)27
ББК 39.2

ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

А.А. Горбунов, Б.И. Кретов

Великая Отечественная война стала одним из самых тяжелых периодов в истории страны. Вопросам защиты Отечества советское руководство постоянно уделяло большое внимание, придавая при этом большое значение железным дорогам. Подчеркивалось, что железнодорожный транспорт является важнейшим материальным фактором войны. Только хорошо развитый, четко и бесперебойно работающий транспорт дает возможность быстро осуществлять сосредоточение войск, обеспечивать их высокую маневренность, своевременно снабжать фронт всем необходимым, удовлетворять потребности народного хозяйства и населения в перевозках, укреплять единство фронта и тыла.

Ключевые слова: политика, война, транспорт, железные дороги, битва.

22 июня 1941 г. начался один из самых тяжелых периодов в истории нашей страны – Великая Отечественная война. В благодарной памяти человечества живет и всегда будет жить беспримерный подвиг советского народа в годы Великой Отечественной войны. В критический момент истории, когда решались судьбы не только нашего народа, но и всего человечества, Советский Союз защитил свободу и независимость, сыграл решающую роль в избавлении народов Европы и Азии от угрозы фашистского порабощения. Была спасена мировая цивилизация.

Вопросам защиты Отечества советское руководство постоянно уделяло большое внимание, придавая при этом большое значение железным дорогам. Подчеркивалось, что железнодорожный транспорт является важнейшим материальным фактором войны. Четко и бесперебойно работающий железнодорожный транспорт позволяет обеспечивать высокую маневренность войск, своевременно снабжать фронт всем необходимым, удовлетворять потребности народного хозяйства и населения в перевозках даже в сложные военные годы.

В период, непосредственно предшествующий Великой Отечественной войне, железнодорожники в значительной степени направляли свои усилия на удовлетворение потребностей экономического развития и обороноспособности страны. С началом Великой Отечественной войны перед железнодорожниками встала труднейшая задача – подчинить организацию перевозок потребностям фронта. Железные дороги осуществляли мобилизационные перевозки из пунктов сбора в воинские части и по сосредоточению войск, а также эвакуации населения и предприятий в тыловые районы страны.

Уже 24 июня на железных дорогах был введен воинский график движения поездов, обеспечивающий первоочередное продвижение воинских эшелонов, максимальное использование пропускной способности линий и четкую работу станций. Производилось сдваивание составов, применялась принудительная выгрузка несрочных грузов. Одновременно осуществлялся комплекс мероприятий по бесперебойной обработке поездов на сортировочных и участковых станциях. Энергичные действия по перестройке работы осуществлялись на прифронтовых железных дорогах.

Уже в начале войны возникла необходимость в массовой эвакуации населения и пред-

приятый из западных районов страны на Урал, в Сибирь, Поволжье, Среднюю Азию и на Дальний Восток. Первая волна таких перевозок легла на Белорусскую, Приднепровскую, Октябрьскую, Юго-Западную, Одесскую, Московско-Киевскую, Южную, Западную железные дороги. Эвакогрузы составляли около половины общего грузопотока, а на отдельных линиях – до 80 %.

Не оправдались расчеты врага на расстройство наших коммуникаций во время войны, на разрыв связи между фронтом и тылом, хотя им было предпринято все, чтобы парализовать работу железных дорог. Вражеская авиация произвела почти 20 тыс. налетов на крупные железнодорожные объекты, сбросила сотни тысяч бомб. Но и под обстрелами и бомбардировками железнодорожники обеспечивали перевозки для фронта и тыла.

Уже с первых дней войны железные дороги выдержали огромную нагрузку. Они осуществили массовые перевозки, связанные с мобилизацией и сосредоточением войск, с перестройкой на военный лад всего народного хозяйства. В сжатые сроки выполнили небывалый объем работы по перебазированию промышленности и эвакуации населения. Для этого потребовалось около полутора миллионов вагонов. За тысячи километров с запада на восток в сложных условиях были доставлены 2 593 крупных промышленных предприятия, миллионы тонн материальных ценностей, зерна, продовольственных и других грузов, эвакуировано 18 млн человек [2, с. 6].

С начала эвакуации до середины июля 1941 г. на 17 железных дорогах европейской части СССР было погружено 65 977 вагонов эвакогрузов, в том числе демонтированное оборудование тысяч предприятий. Большую помощь в эвакуации оказывали дорогам железнодорожные войска и органы военных сообщений. Так, Особый корпус железнодорожных войск обеспечил переброску в тыл 25 400 вагонов, 692 паровозов и большого количества рельсов.

В июле 1941 г. на эвакуационных перевозках было занято 300 тыс. вагонов. К ноябрю число перебазированных предприятий достигло 2 593, из которых 1 523 составляли крупные заводы.

В трудных условиях, зачастую под бомбежками противника, проходила эвакуация населения. Из Москвы было вывезено 2 млн жителей, Ленинграда – 1,7 млн, Киева – 350 тысяч. С июня 1941 г. по февраль 1942 г. было эвакуировано около 10,4 млн человек. Для выполнения этих перевозок потребовалось 1,5 млн вагонов (30 тыс. поездов) [1, с. 123].

Вторая волна эвакуации последовала летом 1942 г., когда враг предпринял наступление на юге и юго-западе страны. В этот период по Донецкой, Юго-Восточной, Сталинградской, Северо-Кавказской и Орджоникидзевской железным дорогам перевезли 150 крупных предприятий и около 8 млн человек [1, с. 124].

Из всех видов транспорта на железные дороги пришлась основная нагрузка по эвакуации. Передислокация огромного количества предприятий и оборудования, а также миллионов людей не имела себе равных в истории и может быть отнесена к числу самых поразительных организаторских и человеческих подвигов.

В планах немецко-фашистских захватчиков указывалось: русские железные дороги, в зависимости от их значения, должны перерезаться или выводиться из строя. Только за первые двое суток войны в результате вражеских бомбардировок и артобстрелов было разрушено более 100 важных железнодорожных объектов. С июня по декабрь 1942 г. на прифронтовые железные дороги было совершено около 6 тыс. воздушных налетов и сброшено более 46 тыс. бомб. При этом были выведены из строя почти 400 км железнодорожных путей, линий связи, около 700 паровозов и 15,5 тыс. вагонов. Особенно интенсивными были бомбардировки в октябре – ноябре 1941 г., когда налеты фашистской авиации совершались одновременно на 20–25 дорогах [там же, с. 123].

Осенью 1941 г. впервые были созданы специальные формирования – паровозные колонны особого резерва. К локомотивам в таких подразделениях прикреплялись комплексные бригады в составе специалистов основных служб, обеспечивающих перевозочную работу.

В спецформирования НКПС входили мостовые поезда, передвижные вагоны-мастер-

ские (летучки) для восстановления пути, подвижного состава, устройств связи, электро- и водоснабжения. Район действия этих поездов и вагонов составлял 60–80 километров.

Огромное значение для восстановления деятельности железнодорожных линий после разрушения их противником имело техническое прикрытие транспортных объектов, осуществляемое железнодорожными войсками и спецформированиями НКПС. Для руководства техническим прикрытием железных дорог в сентябре 1941 г. в структуре НКПС было образовано Главное управление военно-восстановительных работ (ГУВВР).

В январе 1942 г. были созданы и приданы фронтам объединенные военно-восстановительные организации, управления военно-восстановительных и заградительных работ (УВВР).

В неимоверно трудных условиях железнодорожники продолжали достраивать уже начатые коммуникации и возводить новые. В их числе была весьма важная в стратегическом отношении линия Сорокская (Беломорск) – Обозерская, которая была завершена к концу 1941 года.

В 1941 г. было осуществлено также строительство отдельных участков Большой Московской окружной дороги, первой очереди Волжской рокадной линии Сталинград – Владимирка. Быстрыми темпами велись работы на линиях Котлас – Воркута, Кизляр – Астрахань. Всего было сдано в эксплуатацию 793 км новых линий и 137 км вторых путей.

В 1942 г. было закончено сооружение под Ленинградом небольшого, но важного звена Дороги жизни: Войбокало – Кобона – Коса, а под Сталинградом вошли в строй линии: Петров Вал – Иловля и Свяжск – Ульяновск. Дороги строили и в тыловых районах: были сданы в постоянную эксплуатацию железная дорога Карталы – Акмолинск – для перевозки угля и линия Орск – Гурьев – для транспортировки Эмбинской нефти. Осуществлялись также мероприятия по усилению пропускной способности Ашхабадской железной дороги, Транссиба и ряда транспортных узлов.

В феврале 1942 г. при ГКО для координации работы всех видов транспорта, более четкого регулирования воинских и народнохозяйственных перевозок был образован Транс-

портный комитет под председательством И.В. Сталина, в который вошли руководители всех транспортных наркоматов, начальник тыла Красной армии, начальник Управления военных сообщений (УП ВОСО). Комитет планировал и регулировал перевозки, осуществляемые железнодорожным, морским и речным транспортом, разрабатывал мероприятия по улучшению материальной базы и обеспечению всей транспортной системы страны материально-техническими средствами.

Важной мерой явилась реорганизация руководства НКПС и железных дорог. Постановлением ГКО от 22 марта 1942 г. № 1484 были ликвидированы дорожные территориальные управления НКПС и образовано Центральное управление движения (ЦД) НКПС.

Принятые в 1941–1942 гг. решения по транспорту не только выдержали проверку в Великой Отечественной войне, но и подтвердили впоследствии свою важность для мирного времени.

Общие принципы организации работы транспорта, методы и стиль руководства отраслью в природно-экономических условиях нашей страны обусловили решающую роль железнодорожного транспорта в экономике.

От Дальнего Востока до Москвы – более 9 тыс. километров. «Всего десять дней (срок, по тем временам, очень короткий) понадобилось железнодорожникам, чтобы доставить нас с Дальнего Востока в Подмоскowie», – пишет генерал А.П. Белобородов, бывший командир 78-й (9-й Гвардейской) стрелковой дивизии, которая в последних числах октября 1941 г. полностью (36 эшелонов) разгрузилась и заняла участок в районе Истры [1, с. 126].

Только за первую половину ноября 1941 г. Западный фронт получил в общей сложности 100 тыс. человек, 300 танков и 2 тыс. орудий. К середине ноября в составе войск только Западного фронта было уже 35 стрелковых, 3 мотострелковые, 3 танковые и 12 кавалерийских дивизий, 14 танковых бригад. Скорость продвижения воинских эшелонов с людьми и техникой была рекордной для того времени – 800–950 км в сутки. А на Восточно-Сибирской железной дороге среднесуточная скорость таких поездов достигала в ноябре и декабре 1941 г. 930–1000 километров.

В сжатые сроки в конце ноября к Москве по железным дорогам было переброшено пять армий, хорошо оснащенных боевой техникой.

Для повышения пропускной способности железных дорог, прилегающих к Москве, эксплуатационниками были найдены новые способы организации движения: на ограниченный срок вводилось одностороннее движение поездов сразу по обоим путям двухпутных линий; удлинялись пути на промежуточных станциях однопутных участков для пропуска длинносоставных и сдвоенных поездов; использовались пути и ветви в пределах станций для отстоя поездов и вагонов с целью повышения емкости узлов и большей маневренности составов, а также «живая автоблокировка» в пределах видимости.

На всех этапах священной всенародной борьбы с фашистскими агрессорами доблестно трудились советские железнодорожники. Они с честью несли звание «родного брата Красной Армии».

В условиях подготовки к сражению под Москвой осенью 1941 г. по стальным магистралям продвигались эшелоны с уральскими, сибирскими и дальневосточными дивизиями. Чудеса мужества проявили железнодорожники, доставляя оружие и продовольствие к подступам блокадного Ленинграда. Под вражеским огнем шли поезда с войсками и боеприпасами для разгрома вражеских войск под Сталинградом. Огромные размеры воинских перевозок были осуществлены при наступательных операциях 1943 и 1944 гг., а также в дни завершающих боев в 1945 году. За годы Великой Отечественной войны было доставлено на фронт более 443 тыс. поездов, в составе которых находилось 20 млн вагонов [2, с. 6].

Железнодорожный транспорт в трудных условиях удовлетворял потребности экономики страны в перевозках.

В российской истории есть события, золотом горящие на скрижалях ее ратной славы. И одно из них – Сталинградская битва (17 июля 1942 г. – 2 февраля 1943 г.). Гигантское по масштабам сражение Великой Отечественной войны развернулось во второй половине 1942 г. на берегах Волги. На отдельных этапах в нем с обеих сторон участвовало более 2 млн человек, около 80 тыс. орудий, более 2 тыс. самолетов и такое же количество танков.

Сталинградская битва стала серьезнейшим испытанием для советской транспортной системы.

Советское государство переживало тяжелые дни. Пользуясь отсутствием Второго фронта, гитлеровское командование, уничтожив дивизии из оккупированных стран Европы и создав большой перевес в собственных силах, летом 1942 г. начало наступление на Восточном фронте. Фашисты овладели Крымским полуостровом, преодолели сопротивление наших войск под Харьковом и развернули наступление в Юго-Восточном направлении, с тем чтобы овладеть нефтяными районами Кавказа, богатыми сельскохозяйственными районами Дона и Кубани, а потом повернуть на Север, отрезать Центр страны от Урала, Сибири и Средней Азии.

Нацистские генералы рассчитывали быстро прорваться к Волге и 25 июля захватить Сталинград. Однако темпы их наступления сбили советские воины на дальних подступах к городу. С 17 июля – этот день считается началом сражения в междуречье Волги и Дона – в течение недели части 62-й армии срывали попытки врага прорвать оборону наших войск. На помощь им срочно перебрасывались по железным дорогам из-под Тулы соединения 64-й армии.

Гитлеровские стратеги не ожидали такого сопротивления. Они вынуждены были перебрасывать сюда новые и новые подкрепления. К 23 июля на Сталинградском направлении противник имел 19 дивизий, а к концу месяца – около 30. Врагу удалось создать более чем двойное превосходство в силах. Вскоре же здесь было сосредоточено 50 вражеских дивизий, не считая большого количества специальных частей.

Основная нагрузка по воинским перевозкам в период подготовки и в ходе проведения Сталинградской операции легла на железнодорожные линии Поворино – Сталинград, Урбах – Астрахань, на новостройки Иловля – Петров Вал, Петров Вал – Саратов и участок Балашов – Камышин.

Юго-Восточная железная дорога и Рязано-Уральская железная дорога обеспечивали доставку войск, вооружения и материальных средств в период оборонительного сражения и подготовки контрнаступления наших

войск под Сталинградом. Большое значение для бесперебойного снабжения войск имела железная дорога им. В.В. Куйбышева, которая была важным звеном, связывающим глубокий тыл страны с фронтом.

На Юго-Восточной и Рязано-Уральской дорогах в период Сталинградской битвы одновременно базировались три фронта: Юго-Западный, Донской и Сталинградский. Балашовский ход стал одной из основных коммуникаций в битве за Сталинград.

Железнодорожная сеть в районе, прилегающем к Сталинграду, была развита слабо. С правобережной стороны к городу подходили три однопутные линии: с юго-запада – от Тихорецкой, с запада – от Лихой и северо-запада – от Воронежа через Поворино – Иловлю. Пропускная способность их была низкая. Поэтому осенью и зимой 1941/42 г. накануне великой битвы и в ходе ее велось невиданное по своим масштабам строительство стальных путей.

В январе 1942 г. вступила в строй почти 180-километровая линия Сталинград – Владимирка (Ахтуба), связавшая город с идущей по левому берегу Волги Рязано-Уральской железной дорогой. В августе 1942 г. открылось движение на линии Астрахань – Кизляр (348,6 километра). В том же году скоростными темпами прокладывалась Волжская рокада – 1000-километровая магистраль, соединившая Сталинград с Саратовом и далее с Сызранью, Ульяновском и Свияжском [2, с. 160].

По решению Ставки Верховного Главнокомандования, с 1 августа 1942 г. началась переброска по железным дорогам в район сражения 15 стрелковых дивизий и 3 танковых бригад. Это сотни эшелонов. Доставлялось и все необходимое предприятиям города, работавшим на оборону.

Чтобы показать масштабы перевозок, приведем только две цифры. Всего за август в район Сталинграда доставлено 605 поездов (31 637 вагонов) с войсками, боевой техникой и снабженческими грузами [2, с. 171–172].

Важную роль в пропуске этих поездов сыграл только что введенный в действие головной участок Волжской рокады от Иловли до Петра Вала. Рожденный в ходе сражения, еще требующий доводки, он соединил две линии, идущие к Сталинграду от Поворино и Балашова, и стал важным звеном образовавшегося желез-

нодорожного кольца. К моменту его ввода на участке от Иловли до Сталинграда были проложены вторые пути и таким образом созданы условия для повышения пропускной способности на прилегающих к городу коммуникациях.

По новой линии железной дороги только за август и сентябрь 1942 г. были вывезены из зоны боевых действий 23 тыс. вагонов и 480 паровозов. При подготовке контрнаступления Донского фронта осенью – зимой 1942/1943 г. доставлено 154 эшелона с воинскими частями и снабженческими грузами.

Понимая важнейшее значение заволжских коммуникаций по приказу из Берлина только в июле – августе 1942 г. на линию Урбах – Астрахань и Саратовский узел было совершено десятки налетов вражеской авиации, которые в сентябре – октябре увеличились в сотни раз. В результате вражеских бомбардировок оказались поврежденными более 100 паровозов и свыше 3 тыс. вагонов, а также погибло 1 393 железнодорожника и ранено 1 800 [2, с. 173].

В Ставке Верховного Главнокомандования принято решение начать подготовку мощного контрнаступления. Пока в Сталинграде шли ожесточенные бои, на флангах уже накапливались мощные ударные силы.

«При подготовке контрнаступления, – писал Маршал Советского Союза Г.К. Жуков, – предстояло провести колоссальные перевозки войск и материально-технических средств для всех фронтов, особенно для вновь создаваемого Юго-Западного фронта.

На перевозке войск и грузов работало 27 тыс. машин. Железные дороги ежедневно подавали 1 300 вагонов грузов. Войска и грузы для Сталинградского фронта перевозились в исключительно сложных условиях осеннего ледохода на Волге. С 1 по 19 ноября через Волгу было переправлено 160 тыс. солдат, 10 тыс. лошадей, 430 танков, 600 орудий, 14 тыс. автомашин, около 7 тыс. т боеприпасов» [3, с. 423].

В октябре объем оперативных перевозок составил: для Сталинградского фронта – 116 эшелонов, Донского – 127, Юго-Западного – 265 эшелонов. Возросли и снабженческие перевозки. Сталинградскому фронту в октябре было доставлено железнодорожным транспортом вооружения и боеприпасов 3 207 вагонов, Донскому – 2 983, Юго-Западному – 461 вагон [2, с. 180].

В ноябре с началом окружения фашистских войск под Сталинградом положение изменилось. На Юго-Западный фронт железнодорожники привезли 5 598 вагонов со снабженческими грузами. Такие масштабы перевозок, резкое изменение вагонопотоков потребовали от железнодорожников четкой организации перевозок, умения действовать быстро, оперативно.

Наступил долгожданный день. 19 ноября 1942 г. советские войска перешли в контрнаступление и 23 ноября сомкнули кольцо вокруг осаждавшей город на Волге 330-тысячной группировки врага.

Немецко-фашистское командование, сосредоточив силы, пыталось деблокировать окруженную группировку, но в результате упорной обороны советских войск на Сталинградском направлении и успешного наступления на среднем Дону эта попытка была сорвана. Важную роль в этом сыграла срочно переброшенная из района Мичуринска, Тамбова и Моршанска 2-я Гвардейская армия генерала Р.Я. Малиновского.

Железнодорожники выполнили сложную транспортную операцию: в минимальный срок сформировали, пропустили и выгрузили 165 эшелонов с воинскими соединениями и боевой техникой. Принимали и выгружали эшелоны в первой половине декабря на станциях Арчединского отделения – на линии, постоянно подвергавшейся массированным налетам вражеской авиации.

После кровопролитных боев, 24 декабря 1942 г. наши армии на южном участке перешли в наступление и через пять дней овладели городом и станцией Котельниково.

Сжималось кольцо, стискивая окруженные под Сталинградом вражеские дивизии. Потребовалось еще немало усилий, чтобы окончательно

сломить сопротивление и заставить врага капитулировать. 31 января 1943 г. была ликвидирована Южная группа немецко-фашистских войск, 2 февраля сдались остатки Северной группы. На этом Сталинградская битва завершилась.

Для сражавшихся на Волге частей Красной армии по железным дорогам было доставлено воинских эшелонов и поездов с техникой, боеприпасами, горючим и продовольствием: в сентябре – 22 292 вагона, октябре – 33 236 вагонов, ноябре – 41 461 вагон, декабре – 45 921. Всего с июля 1942 г. до начала февраля 1943 г. прибыло в районы битвы более 200 тыс. вагонов [2, с. 182–184].

В условиях большой загрузки ряда направлений сети железнодорожники умело овладевали сложными массовыми перевозками и оперативно регулировали продвижение воинских эшелонов и транспортов в зависимости от требований военного командования и складывающейся обстановки на фронтах. Решения принимались на основе учета реальных технических возможностей и опирались на творческую инициативу и самоотверженный героический труд железнодорожников.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аксёненко, Н. Е. Железные дроги России: от реформы к реформе / Н. Е. Аксёненко, Б. М. Лапидус, А. С. Мишарин. – М. : Транспорт, 2001. – 335 с.
2. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / под ред. министра путей сообщения Н. С. Конарева. – 2-е изд., доп. – М. : Транспорт, 1987. – 591 с.
3. Жуков, Г. К. Воспоминания и размышления / Г. К. Жуков. – М. : АПН, 1970. – 736 с.

MILITARY AND POLITICAL IMPORTANCE OF RAILWAY IN THE GREAT PATRIOTIC WAR

A.A. Gorbunov, B.I. Kretov

The Great Patriotic War became one of the most difficult periods in the history of the country. The Soviet Government constantly paid great attention to the defense of our motherland and highlighted railways. Railway transport was pointed out to be the most significant material factor of the war. Only well-developed, precisely and unbroken operating transport is enable to implement build-up of troops, to keep their high maneuverability, to provide in time the front with all necessary facilities, to meet the requirements of the national economy and population in transportation, to strengthen unity of front and rear.

Key words: politics, war, transport, railways, battle.