

**ВКЛАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
В ПОБЕДУ СОВЕТСКОГО
НАРОДА В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**



- 75 лет назад отгремели последние залпы Великой Отечественной войны. В обеспечении Победы исключительно важную роль сыграл железнодорожный транспорт, с которым неразрывно были связаны все крупнейшие операции Великой Отечественной войны. Громадные пространства, на которых разворачивались сражения, возросшая потребность в массовых перевозках, превратили железные дороги в военный фактор первостепенного значения.
- Перед войной густота сети железных дорог СССР, даже в западной части нашей страны значительно уступала ведущим европейским государствам. Готовя вооруженное нападение на Советский Союз, фашистское командование среди прочих факторов, способствовавших проведению молниеносной войны, рассчитывало и на слабость транспортной системы нашей страны, особенно на неподготовленность железнодорожной сети, надеясь, что она не сможет обеспечить огромные масштабы перевозок в современной войне. Так железные дороги Польши перестали действовать уже через четыре дня войны, а Франции – на одиннадцатый день боевых действий.

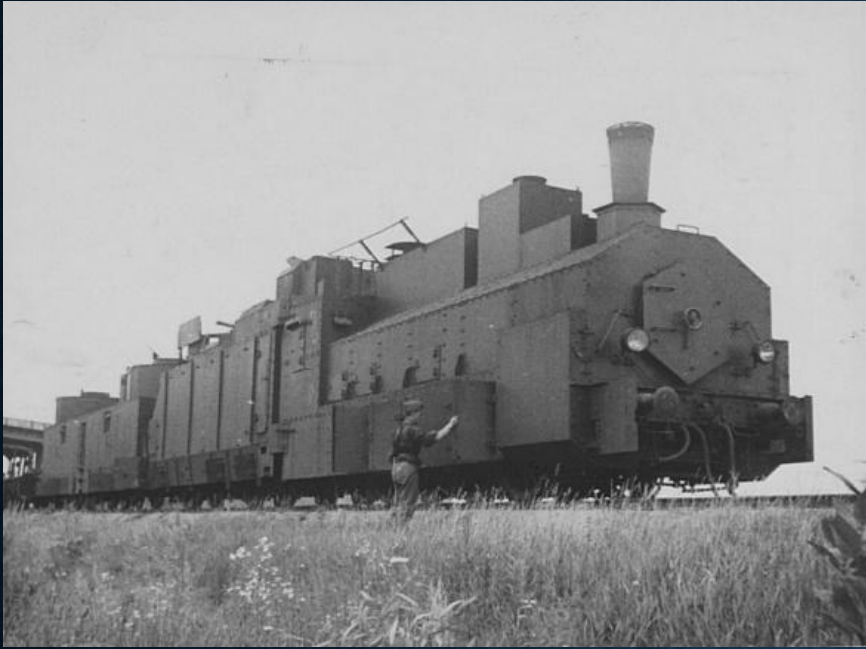


- Вероломное нападение фашистской Германии на Советский Союз и вынужденный отход наших войск поставили железнодорожный транспорт в очень трудные условия. В срыв гитлеровского плана молниеносной войны и последующий разгром немецко-фашистских захватчиков значительный вклад внесли работники железнодорожного транспорта, железнодорожные войска и органы военных сообщений.
- В первые месяцы войны было произведено не только от мобилизации Вооруженных Сил и их переброска в районы боевых действий, что составило более 25 тысяч эшелонов, но и осуществлено перемещение военно-экономического потенциала страны с запада на восток. Всего за годы войны на Урал, в Сибирь, Казахстан и Среднюю Азию эвакуировали более 18 миллионов человек, более 3000 промышленных предприятий, в том числе 1700 крупных, преимущественно военных заводов. Перевезены тысячи детских учреждений, больниц, школ, учебных и научных заведений. Такое мероприятие было осуществлено впервые в истории войн и может быть отнесено к числу самых поразительных организаторских и человеческих подвигов.

- С первых же дней войны, железнодорожники были вынуждены эвакуировать в тыл страны подвижной состав, верхнее строение пути и всё железнодорожное оборудование, которое враг мог бы использовать в своих целях. Там где сроки не позволяли произвести эвакуацию, на железных дорогах устраивались заграждения. Сжигалось всё, что могло гореть, остальное имущество уничтожалось. У разрушенных объектов устраивались минные поля. В путь устанавливались мины замедленного действия, применение которых наносило большой ущерб немецкой армии в живой силе и технике. Неоспорим факт, что там, где заграждение стальных магистралей выполнялось лучше, положение нашей армии было более устойчивым.
- Часто задания по заграждению выполнялись непосредственно перед подходом противника, нередко вступая в бой и выполняя приказ ценою жизни. Так, сержант Мирошниченко В.П. в октябре 1941 года возглавлял команду подрывников на мосту через реку Снопоть в Брянской области. Он получил приказ на его подрывание после отхода наших войск в тот момент, когда на западном берегу реки появились вражеские танки. Обстрелом противника электровзрывная сеть была повреждена, и для разрушения моста остался один шанс подорвать заряд огневым способом. Подбегая к заряду, он был тяжело ранен, но успел взорвать мост вместе с собой. Такие подвиги не раз повторялись воинами железнодорожных и других родов войск. Там, где при отходе войск не успевали разрушить железнодорожные объекты, подключалась наша авиация и дальнобойная крупнокалиберная артиллерия, в том числе и на железнодорожном ходу. Генерал Гудериан признавал, что немецкие войска не могли справиться с восстановлением мостов и железных дорог, поэтому группа армий «Центр» под Москвой могла продвигать вместо требующихся 70 эшелонов в сутки только 23.



- В сложной обстановке начального периода войны, военным железнодорожникам нередко приходилось вступать в бой, оборонять станции и искусственные сооружения, выполняя не свойственные им функции. В связи с этим у отдельных военных руководителей появилась идея превращения железнодорожных войск в стрелковые части.
- В ноябре 1941 года по этому вопросу была создана специальная комиссия. Все её члены, кроме начальника управления военных сообщений генерал-лейтенанта И.В. Ковалева высказались за ликвидацию железнодорожных войск. Согласие на это дал даже начальник Генерального штаба маршал Б.М. Шапошников. По телефону сообщили об этом И.В. Сталину. Ковалёв же доложил Сталину, что после контрудара под Москвой, мы готовимся к наступлению, а наступать без железнодорожных войск и восстановительных средств, которые являются орудием наступательных операций, невозможно. Сталин сказал Мехлису: «Вы пораженец, комиссия тоже. Комиссию распустить, войска сохранить». Последующие события подтвердили правильность принятого решения.



- В районах боевых действий, имеющих железные дороги, активно применялись бронедрезины и бронепоезда. Они прикрывали сосредоточение и развёртывание наших войск, участвовали в обороне железнодорожных линий, по которым двигались эшелоны и поезда с воинскими грузами, защищали железнодорожные узлы от налётов фашистской авиации, вступали в бои с прорвавшимися частями и десантами противника. За годы войны на фронтовых железных дорогах действовало около 500 бронепоездов и бронеплощадок, в том числе 230 зенитных. В ходе войны бронепоезда нанесли фашистам большие потери в живой силе и технике.
- Уже в начале войны были сформированы 288 военно-санитарных поездов. Эшелоны с ранеными уходили с фронта непрерывно, нередко под обстрелами вражеской артиллерии и налётами авиации. Легко раненых бойцов доставляли в прифронтовые госпитали, а тяжело раненых увозили в глубокий тыл, большое количество которых было развёрнуто и на территории Сибири. В результате этих мероприятий удалось исцелить и вернуть в строй 72% процента раненых и 90% больных воинов.
- В годы войны по всей сети железных дорог страны работали 18 дезинфекционно-прачечных поездов, 58 поездов-бань, десятки подвижных военно-продовольственных пунктов.

- Железнодорожники в тылу трудились на пределе человеческих возможностей в едином порыве помочь фронту. На смену ушедшим на фронт мужчинам приходили женщины и осваивали мужские профессии. Так только на Омскую железную дорогу пришло работать 25 тысяч женщин, а на Томскую – 18 тысяч. Во время войны на железных дорогах Сибири женщины составляли почти половину работающих. Более 15 тысяч пенсионеров-железнодорожников добровольно вернулись на транспорт, чтобы заменить тех, кто ушел воевать, восстанавливать и обеспечивать работу прифронтовых железных дорог. Трудовой порыв тружеников тыла был так велик, что на Томской дороге в рабочий строй вернулись более 1000 инвалидов, еще способных работать! Наравне со взрослыми на дороге трудились более 8 тысяч подростков.
- Подобно стахановскому движению, на Томской железной дороге стало примером для всей страны движение «Лунинцев», когда паровозная бригада во главе с Луниным считала себя боевым расчётом, перекрывала все нормативы в несколько раз и сама проводила техническое обслуживание и ремонт локомотива. Это движение подхватили железнодорожники всей страны. Бескорыстная помощь железнодорожников в годы войны стала массовым и обычным явлением. К началу 1943 года железнодорожники Томской магистрали на воскресниках заработали средства для строительства эскадрильи самолётов «За нашу Родину», военного корабля «Сибирский комсомолец», колонны танков, построили для фронта 11 бронепоездов. По инициативе Новосибирских молодых железнодорожников организован сбор средств на постройку подводной лодки «Новосибирский комсомолец». На свои деньги люди закупали продовольствие, уголь и составами отправляли его на фронт и жителям блокадного Ленинграда.



- Для фашистского командования железные дороги на нашей территории были основными объектами, подлежащими разрушению. В ходе войны на них было совершено более 20 000 налетов авиации противника, сброшены сотни тысяч бомб. Фашисты нанесли огромный урон нашим железным дорогам. Железнодорожный транспорт СССР не только выдержал этот удар, но и в ходе войны неуклонно наращивал свою мощь, интенсивность и размеры перевозок. В среднем после налётов вражеской авиации движение поездов возобновлялось уже через 3-5 часов. Нередко воинам стальных магистралей приходилось вести борьбу с десантами и прорвавшимися в тыл группами врага, рискуя жизнью тушить и отцеплять горящие вагоны, заделывать пробоины в цистернах и расчищать завалы. Постоянно велось наблюдение за тем, куда упадут бомбы замедленного действия. На тех станциях, которые подвергались частым налётам авиации строились обходы.
- Большой вклад военные железнодорожники внесли в транспортное обеспечение контрнаступления под Москвой. В короткие сроки, в сильные морозы была достроена 290 км окружная железная дорога вокруг Москвы. В районы, прилегающие к Москве, было перевезено огромное количество войск и боевой техники. Свежие подразделения, практически с ходу вступали в бой. Уже в начале января, в районах освобождённых войсками Западного фронта были восстановлены и введены в эксплуатацию почти 1000 км железных дорог.



- Трудно переоценить вклад железнодорожников в разгром фашистских войск под Ленинградом и в жизнеобеспечение блокадного города. Наряду с ледовой автомобильной дорогой функционировала железнодорожная паромная переправа, а цистерны переплавляли по воде. Были развиты существующие, строились новые железные дороги и станции на обоих берегах «Дороги жизни». Для обеспечения войск в ходе Сталинградской битвы были введены в строй новые железнодорожные линии, протяжённостью более 1500 км, сотни искусственных сооружений. На железные дороги Сталинградского направления немцами было сброшено 90 000 бомб, но парализовать работу транспорта им не удалось. Железные дороги выдержали огромную нагрузку: с июля 1942 г. по 1 января 1943 г. героическим защитникам волжской твердыни было доставлено более 4300 эшелонов, что составляло примерно 1300 вагонов в сутки.
- Весомую роль в ходе войны сыграли мероприятия по срыву транспортного обеспечения войск противника. Наша авиация и артиллерия постоянно воздействовали на транспортные коммуникации фашистов, но наибольший урон врагу принесли действия партизанских отрядов. За годы героической борьбы в тылу врага, от действий советских партизан фашисты понесли существенные потери.

- После разгрома врага на Волге перед железнодорожными войсками и спецформированиями НКПС встали большие задачи по обеспечению наступления нашей армии – восстановлению железных дорог и обеспечению их надежной работы. От восстановления железных дорог зависело своевременное сосредоточение войск на нужном направлении, их материально-техническое обеспечение и успешное выполнение медицинской эвакуации.
- Война потребовала огромных усилий по восстановлению железных дорог. На территории СССР противником было оккупировано почти 50 тыс. км. или 47% всей сети железных дорог страны. Отступая, противник разрушал почти все искусственные сооружения и станционные устройства. В огромных количествах вывозилось железнодорожное оборудование и верхнее строение пути. Для разрушения пути немцы активно использовали путеразрушители “Крюк”, который за час работы полностью разрушал около 30 км путей. Такие разрушения часто сопровождались подрыванием каждого рельса в 2-3 местах.
- Впереди восстановителей шла техническая разведка, одновременно с ней велись работы по поиску и обезвреживанию мин, фугасов, не взорвавшихся боеприпасов и авиабомб. Даже на чрезвычайно разрушенных перегонах, мостах и станциях противник устанавливал мины с целью максимального затруднения восстановительных работ. Всего за годы войны военными железнодорожниками было обнаружено и обезврежено более 2 млн. мин, бомб, фугасов и невзорвавшихся боеприпасов. Своевременное и качественное выполнение работ по разминированию во многом способствовало успеху восстановления железных дорог, сокращало потери личного состава и техники.



- В ходе наступательных операций проводились мероприятия по срыву заграждений железных дорог, осуществляемых противником. Перед авиацией и партизанами ставилась задача дезорганизовать перевозки немецких войск, отсечь вывоз подвижного состава, помешать повреждению железнодорожных объектов, не допустить работу путеразрушителей. Это позволило частично сократить объёмы восстановительных работ, но всё же разрушения были колоссальными. Генерал-лейтенант Ковалёв писал: «Тому, кто не видел этого своими глазами невозможно представить, в каком состоянии находились освобождённые от врага железные дороги. Многие станции находились в руинах и походили на свалку металлолома. Казалось, что о восстановлении узла не могло быть и речи».
- Из-за низкого уровня механизации во время войны, в основном все восстановительные работы производились вручную. Бойцы перекрывали сменные задания в несколько раз. Недостающие строительные материалы изыскивались на месте. Вместо шпал укладывали свежесрубленный лес, брёвна от разобранных домов, полушпалки после работы путеразрушителя. В путь укладывались рубки подорванных рельсов длиной до 3 метров, которые оторцовывали за 3 удара молота по зубилу. Был изобретён пороховой прибор для пробивания отверстий в рельсах под стыковые болты, что позволило повысить производительность этих работ в 10 раз.



- При отступлении гитлеровцы по всему фронту особенно сильно разрушали мосты, подрывая все пролёты, большинство опор, а также земляное полотно на подходах к ним. Каждый восстановленный мост это трудовой подвиг. Ни один мост не был сдан позже установленного срока. Впервые в военной практике для железнодорожных перевозок были использованы наплавные мосты.
- В ходе освобождения от фашистов стран Восточной Европы перед военными железнодорожниками встала задача перешивки железнодорожного пути с европейской колеи на нашу. Эти работы осложнялись тем, что в Европе многие линии были уложены на металлические шпалы. Несмотря на трудности, средний темп перешивки составлял 20-30 км в сутки, что позволяло не отрываться от войск и развивать успех наступательных операций. Одновременно с перешивкой создавались и работали мощные перегрузочные районы на стыках линий разной колеи. Ударный труд позволил надёжно подготовить обеспечение и проведение Берлинской операции. Так, только во время подготовки к штурму Берлина на дороги Польши и Восточной Пруссии поступило 287 тысяч вагонов с воинскими частями и грузами. Весьма символично и то, что уже 25 апреля 1945 года, в самый разгар боев за Берлин, в город по восстановленному военными железнодорожниками пути прибыл первый поезд. На телеграмме, в которой командование 1-го Белорусского фронта докладывало об этом факте, Г.К.Жуков наложил краткую резолюцию: «Молодцы!».

- За годы Великой Отечественной войны на долю железнодорожного транспорта пришёлся подавляющий объём воинских перевозок. Для нужд фронта было перевезено более 19,7 млн. вагонов, или 444 213 поездов. Состав из этих вагонов опоясал бы земной шар по экватору свыше шести раз. Кроме того, по медицинской эвакуации объём перевозок составил 11 863 поезда, а объём перевозок военнопленных, эвакуации населения и промышленности – 31 401 поезд. Транспортная система страны с честью выдержала испытание войной и показала свою мощь, маневренность и живучесть.
- За годы Великой Отечественной войны личным составом Железнодорожных войск и спецформирований НКПС выполнен колоссальный объём работ по восстановлению и строительству железнодорожных объектов.
- На всех этапах войны железнодорожники проявляли массовый героизм, мужество и самоотверженность, с честью справляясь с поставленными перед ними задачами. Родина высоко оценила боевые и трудовые подвиги железнодорожников в Великой Отечественной войне. 125 работникам железнодорожного транспорта и 26 воинам-железнодорожникам было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда, а сержанту В.П. Мирошниченко – Героя Советского Союза (посмертно). Десятки тысяч воинов и тружеников стальных магистралей награждены орденами и медалями.
- Сегодня, в день 75-й годовщины Великой победы мы преклоняем головы и говорим огромное спасибо всем тем, кто ковал победу в тылу, тем, кто по рельсам продвигал её к фронту и тем, кто добыл её на передовой. Спасибо вам дорогие ветераны! Счастья вам, здоровья и мирного неба.

- **Информация взята из доклада проректора СГУПСа, полковника запаса Васильева О.Ю. в честь 67-й годовщины Великой победы в ВОВ.**
- <http://uvsr.stu.ru/wiki/index.php>