

# ГОД ГИСТАРЫЧНАЙ ПАМ'ЯЦІ

Только с середины 1920-х до середины 1930-х годов грузооборот на один километр железных дорог вырос в 10 раз.

# ГОД ГИСТАРЫЧНАЙ ПАМ'ЯЦІ

В годы Великой Отечественной значение массового транспорта — железнодорожного, автомобильного, водного, гужевого, авиационного — как военного инструмента возросло до небывалых величин. Огромная протяженность линии фронта, эвакуация и мобилизация населения, работа на военные нужды тысяч промпредприятий, сельхозорганизаций, шахт обусловили важную задачу — доставку людей и грузов из глубокого тыла в прифронтовую полосу.



Окупанты готовятся к подрывным работам



Сцены железнодорожной революции



Лазарь Каганович



Обслуживание путей немцами



Без стрелочниц — никуда

Эту миссию пришлось выполнять железнодорожному транспорту.

**НЕПРОСТОЕ НАСЛЕДИЕ ДВУГЛАВОГО ОРЛА.** Первый удар по врагу советский железнодорожный транспорт нанес еще задолго до войны, осуществив масштабную модернизацию мощностей и профильной инфраструктуры.

Железнодорожные артерии России до 1917 года находились в основном в частных руках. Их владельцы заказывали у производителей подвижной состав различающихся конструкций. Поезда, обеспечивающие коммуникации в Сибири, например, не могли раскрыть свой потенциал на Дальнем Востоке. А кавказские редко следовали в царство Польское или на русский Север... Это не раз создавало трудности для императорской армии в годы Русско-японской войны и Первой мировой.

Свою лепту в общую разруху внесли Гражданская война и интервенция. В 1922 году в бывшей империи (кроме Польши и Финляндии) оставалось менее 10 000 паровозов (исправных и неисправных). Это в 2,2 раза меньше, чем в августе 1914 года. С вагонами наблюдалась такая же ситуация. Инфраструктура станций, дело были во многом утрачены и требовали срочного восстановления. Удачно модернизировать железнодорожную отрасль означало укрепить ход грядущей индустриализации, строительства отечественного оборонпрома. И, как следствие, серьезнее подготовить страну ко Второй мировой войне.

**ЖЕЛЕЗНОДОРЖНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ 1920-1930-Х.** Еще гримыхала Гражданская, а руководство Народного комиссариата путей сообщений (НКПС) РСФСР (позже СССР) приступило к реорганизации и реформированию доставшегося ему хозяйства. Территория Советского Союза была разбита на железнодорожные округа. Их потребности классифицировали. Определялось, сколько и какого качества нужно легких маневровых, средних пассажирских, тяжелых товарных и сверхтяжелых магистральных паровозов.

Выяснилось, что ценную часть наследия Российской империи, наиболее качественные (и многочисленные) образцы, можно поставить на службу Страны Советов. Речь о развитии паровозов удачной базовой серии Э (служили с 1912 по 1957 год) и получения в 1926-1936 годах ряда подсерий: Эу, Эм и Эр (произведено более 11 000 единиц).

ровались под новую советскую инфраструктуру. Другие старались перепрофилировать для подсобных целей. Одновременно парк насыщался недавно созданными образцами.

**ЛУЧШЕ МЕНЬШЕ, ДА ЛУЧШЕ.** Главную ставку НКПС СССР сделал не на экстенсивное, а на интенсивное, то есть чисто количественное развитие подвижного состава. Паровозов производилось ненамного больше, чем в царской России (к 1940 году в СССР работало около 23 000 единиц), но они были в 4-8 раз мощнее прежних, тянули за собой до 50-60 вагонов с грузами.

Количество товарных вагонов также росло умеренными темпами (с 400 000 единиц в 1924-м до 600 000 в 1936-м). Число пассажирских увеличилось на 28% за этот период.

Уход от винтовой упруги между вагонами и внедрение с 1935 года автосцепки позволили формировать железнодорожные составы втрое быстрее. Обкатка подобных новаций на практике в мирное время стала большим подспорьем в войну.

**«ПРОБЛЕМА 89 ММ».** Сеть довоенных железных дорог СССР претерпела значительные изменения: произошло удлинение путей на тысячи километров после воссоединения Западной Белоруссии и Западной Украины с БССР и УССР, присоединения к СССР Бессарабии и Прибалтики.

Новые белорусские и украинские территории дали прирост в 6,5 тысячи километров путей. Железные дороги западной части использовали колею европейского стандарта шириной 1,435 мм. На остальных территориях была смесь европейского с дореволюционным российским (уже советским) стандартом шириной 1,524 мм.

Нарком путей сообщения Лазарь Каганович придерживался твердой позиции в этом вопросе: железные дороги не переделывать (долго и затратно). Использовать их до окончательного выяснения политической ситуации на западных рубежах СССР.

Управление военных сообщений (ВОСО) РККА, наоборот, хотело поскорее интегрировать новоприобретенную транспортную сеть в систему железных дорог страны. Столкновение интересов вылилось в девять месяцев споров и межведомственной переписки. В середине 1940 года позиция ВОСО победила, и «перешивка» железной дороги под стандарт в 1,524 мм началась. Сначала взялись за стратегически важный путь Минск — Брест. Затем за прибалтийские пути. Вильнюс — Ленинград; линии, расходящиеся в разные стороны от Риги. Магистральные пути на всей их протяженности перевели на советский стандарт. Последние участки были сданы в эксплуатацию поздней весной 1941 года.

Существенных проблем добавила железнодорожная инфраструктура новоприобретенных земель. На бывших польских территориях преобладали одноколейки. Двухпутки составляли всего около 20% от общей сети дорог.

На товарных станциях не получалось развернуться. Для грузовых поездов под 15-20 польских одноосных вагонов это было приемлемо. Но для стандартных советских — от 30 и более, четырехосных, — совершенно недостаточно. Для преодоления этих проблем приходилось серьезно дорабатывать инфраструктуру.

**СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАТ.** Технические недостатки путей и железнодорожной инфраструктуры западных рубежей СССР сильно тормозили переброску подразделений Красной армии в первые месяцы войны.

Захватив обширные территории западных областей

# Как наша «железка» в Берлин пришла

## Военный вектор развития белорусской железной дороги первой половины XX века



Советского Союза, фашисты стали владельцами очень беспокорного хозяйства. Ситуация, в которую попала Германия и ее союзники, оказалась зеркальной той, в какой пребывал СССР год-два назад. Продвигаясь в глубину Советского Союза, враг получил массу проблем с «перешивкой» путей в своем тылу и адаптацией под них трофейного советского подвижного состава. В ходе этого процесса вермахт добротного снабжения по железной дороге не добился, что сильно сказалось на военных действиях.

Белорусскую магистраль на Москву немцы поспешно передавали от Бреста до Орши и немного восточнее. На юге железнодорожные пути тянулись из Румынии до Днепра-Полтавы, на севере — от рейха до Даугавпилса. Причем эта очень затратная работа (к весне 1943-го «перешито» 16 000 километров советских дорог) велась при активном вмешательстве партизан. Диверсии народных мстителей тормозили сроки выполнения работ, удорожали их.

Окупанты создали четыре железнодорожных командования, стянув в СССР из рейха лучших специалистов отрасли. В то же время дороги Франции и Бельгии, например, четыре года оккупации обслуживались исключительно местными работниками. Единственный немец возглавлял одно из две страны железнодорожное командование в Париже.

«Проблема 89 мм» обернулась для сторон обходной нитьей — стратегическим патом!

**УСПЕТЬ В СРОК.** План эвакуации мощностей заводов и фабрик, рабочих кадров, сверстанный до войны, обрел силу благодаря 40 940 вагонам НКПС СССР. Свыше 85% промышленных объектов удалось вывезти буквально из-под носа у противника. Потери в людях и составах были чувствительные, но не катастрофические.

Но эвакуация — это только полдела. Заводы требовалось доставить в отведенные места, причем в срок. С этим в конце 1941 — начале 1942 года у советских железнодорожников, ряда наркоматов, служб тылового обеспечения были огромные проблемы. Их проявления — Куйбышевская (октябрь — декабрь 1941-го) и Заволжская (пик — январь 1942 года) пробки — совершенно не знакомы читателю.

**КУЙБЫШЕВСКАЯ ПРОБКА 1941 ГОДА.** Первый транспортно-логистический кризис разразился на излете Смоленского сражения в июле — сентябре 1941 года. В стратегически важном узле Куйбышевской железной дороги образовалась «густок» из множества пробок.

Здесь сошлись три транспортных потока. Первый — эвакуируемые на восток предприятия. Второй — подкрепление на фронт, спешившее на защиту Москвы по Транссибирской железной дороге. Третий — эшелоны с бакинским нефтью.

Коллапс сильно сказался на переброске войск и грузов для всего центрального участка советско-германского фронта и требовал скорейшего разрешения.

За дело лично взялись Иван Ковалев и Лазарь Каганович. Высокопоставленные «регулирушки» окончательно разобрались с пробкой за три месяца. Оказавшиеся в приоритете следования армейские части поспешно на битву за Москву везем.

В скором времени стратегически важные пути магистралей, связывавших европейскую и азиатскую части СССР, стали спешно развивать. Результатом этих работ стало относительно бесперебойное следование железнодорожных составов по Куйбышевской железной дороге. В дни контрастнейшего под Москвой (декабрь 1941 — январь 1942 года) пропускную способность здесь удалось нарастить до 92 эшелонов в сутки. Каждые 15 минут (!) в западном направлении шел состав с грузами и войсками — феноменальная даже для XXI века интенсивность движения.

**ЗАВОЛЖСКАЯ ПРОБКА 1942 ГОДА.** Осенью 1941-го враг продвинулся на восток УССР, взял Донбасс и лишил СССР более половины добываемого

Сеть железных дорог в довоенном СССР разрослась настолько, что ее прогресс отмечен в поговорке. Молодых летчиков аэроklubов, впервые отправлявшихся в самостоятельный полет, инструкторы учили: «Потеряешь ориентацию — лети к аэродрому по «компасу Кагановича». Так, с именем руководителя НКПС СССР были связаны железнодорожные артерии. При их густоте в 1940 году сбиться с пути пилоту было практически невозможно.

АНДРЕЙ ХРУЛЕВ, ЗАПИСКИ ИНТЕРВЬЮ

Уголь. Выплавка стали была в приоритете, и железнодорожный транспорт начал получать все меньшее количество топлива. Северо-Печерская железная дорога на Воркуту (РСФСР) с ее знаменитыми угольными месторождениями — дублер Донбасса №1 — еще не была сдана в постоянную эксплуатацию. А враг находился уже на полути и Волге, рвался захватить стратегически важную бакинскую нефть.

В сложившихся условиях было решено перевести транспорт девяти северных железнодорожных путей на экономное дорожное топливо. Трафик движения поездов, подвозивших войска и грузы для северного фланга советско-германского фронта, резко замедлился. Дрова при всем их изобилии имели производимость намного ниже угля. Постепенно движение на всех 9 железнодорожных артериях стало замедляться, порождая даже не пробку — паралич коммуникаций.

К «ручному» управлению по ликвидации пробки вновь привлекли Ивана Ковалева. Перетасовав эшелоны по приоритетности следования, он сумел повлиять на скорейшее открытие в том же 1942-м Северо-Печерской магистрали. К весне 1942 года пик кризиса был преодолен. Воркутинский уголь стал активно заменять подходившие к концу запасы донецкого. Окончательной Заволжская пробка рассосалась только к концу 1942-го.

**ВЛАСТЬ МЕНЯЕТСЯ!** Успешное разрешение Заволжской пробки показало руководству ГКО, что Лазарь Каганович пора заменить. Нужен был специалист хоть и с меньшим политическим весом, но знающий всю подноготную транспортной отрасли. В итоге бразды правления получил прагматичный глава управления ВОСО РККА Иван Ковалев, который сразу же стал сотрудничать с другим профессионалом — начальником главного управления тыла (позже — начальником тыла Красной армии) Андреем Хрулевым.

Оба хорошо помнили, чего им так не хватало при разрешении проблемы транспортных пробок 1941-1942 годов, а потому решили претворить в жизнь одну идею: паровозные колонны особого резерва (ОРКП).

**«ЖЕЛДОРСПЕЦНАЗ» СПЕШИТ НА ПОМОЩЬ.** Эти воинзированные формирования спецназначения состояли в ведомстве действующего на военном положении, но все же гражданского НКПС СССР. В штат паровозных колонн зачисляли коллективы путейцев (17 всех работников) с большим, еще дореволюционным стажем работы. Было создано 106 ОРКП из 2280 паровозов. Первые формирования появились в мае 1942-го, к концу Сталинградской битвы они стали уже повсеместным явлением.

Каждая ОРКП представляла собой воинскую часть из 15 (уменьшенный состав) — 30 (стандартный состав) паровозов. Колонна из 30 единиц включала 36 трех- и четырехосных вагонов, из них 30 тырных (жилья), один для оперативной группы, один — резервный, остальные отводились под хозяйственную часть.

Паровозные колонны особого резерва фактически были мобильными, они не привязывались к конкретной станции приписки. На каждый паровоз полагались две смены личного состава путейцев, работа шла круглые сутки. Мобильность ОРКП была достигнута благодаря одностопности паровозов: использовались только локомотивы серии Э (подсерия Эр).

Имевший при себе набор запасных частей и механизмов позволял чинить, восстанавливать воинские, гражданские составы, стрелки, систему сигнализации, мосты, насыпи и т. п. в экстренном режиме. Фильгран-



Магистрали войны



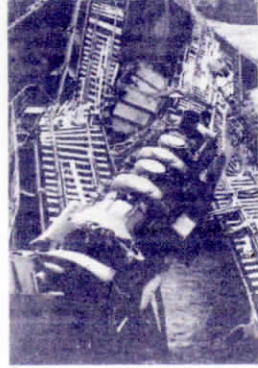
Железка времен оккупации



Иван Ковалев



Андрей Хрулев



Разрушения, оставленные окупантами на железной дороге

ная операция по «конглобированию» войсками с Букринского на Лютежский плацдарм в битве за Днепр (август — декабрь 1943 года) позволила ударить по врагу на неожиданном для него участке. В данном маневре ОРКП сыграла главную роль: передовые ударные части были спешно перебросаны (подъехав по плохим путям всего на 30 км к линии фронта) именно ими.

Подобные масштабные переброски частей и их вооружения будут практиковаться на протяжении второй половины Великой Отечественной. У наших противников инструмент, подобный ОРКП, в течение войны так и не появился. Железнодорожная сеть врага страдала из-за массовых пробок. И чем ближе к финалу, тем больше.

**ВМЕСТО ДОРОГ ТОЛЬКО НАПРАВЛЕНИЯ...** С весны 1943 года в повестке железнодорожных войск Красной армии, ОРКП Народного комиссариата путей сообщения СССР стал преобладать новый вектор деятельности — восстановление разрушенных отступающим врагом путей. Противник уничтожал участки сразу в нескольких десятках километров. Расхищав, взрывав, сжигал инфраструктуру.

При скором бегстве немецко-фашистские войска не успевали взрывать железнодорожное полотнище, поэтому процесс уничтожения был максимально механизирован. По путям шла специальная дрезина, имевшая сзади крюк, ломавший шпалы как спички. Без опоры рельсы становились бесполезны.

Ситуация требовала обратной «перешивки» нужной колеей на советский формат 1,524 мм. Перешивка стандарта колеи прививалась к восстановлению поврежденного пути средней степени (интенсивность работы — 10-15 км за час). Уже летом 1945 года Иосиф Сталин ехал на знаменитую конференцию литерным поездом (рейс Москва — Потсдам) без передаток.

**К УСЛУГАМ ПЕРВЫХ ЛИЦ.** Случалось, паровозные колонны оправдывали свое название — «особого резерва». Они нередко перевозили или способствовали перемещению VIP-персон. Так, например, паровоз Зу 677-49 ОРКП №10 машиниста Ивана Бобышева в начале февраля 1943 года вывез с перегона Ипполитов — Белушкино в тыл пленный штаб 6-й армии и самого фельдмаршала.

ОРКП также помогали сопровождать поезда VIP-персон за границу. С белорусским отрезком железнодорожной магистрали направления Москва — Берлин связан легендарный случай с Иосифом Сталиным. В окрестностях Смоленска двойной локомотив советского производства, везший вождя СССР в Германию летом 1945 года, на подъеме стал буксовать. Железнодорожники вынуждены были пригнать еще один локомотив, чтобы довести состав до ближайшей станции. Там паровозы заменили на лэнд-лизский тепловоз ДА. Уже под Оршей Иосиф Сталин заметил разницу и лично проследовал на переднюю площадку «американца».

Он отметил чистоту, опрятность тепловоза по сравнению с паровозом, лучшие условия, в которых работают железнодорожники. Уже в следующем году с подачи вождя в США была куплена лицензия на производство ДА. На его основе создали тепловоз ТЭ-1, который начали выпускать в 1947 году. Белорусская «железка» и эшелоны из состава ОРКП, сформированные в военное время, стали крестниками стартовой серии первого массового советского «тепловоза» отечественной постройки.

Текст: Андрей МЕНТАС

Фото автора и из открытых источников