

Список литературы

- 1 Всемирная история : в 24 т. / А. Н. Бадак, И. Е. Войнич, Н. М. Волчек [и др.]. – Минск : Литература, 1996–1998. – Т. 23 : Вторая мировая война. – 1998 – 592 с.
- 2 История Второй мировой войны. 1939–1945 : в 12 т. / гл. ред. А. А. Гречко. – М. : Воениздат, 1973–1982. – Т. 6 : Коренной перелом в войне. – 1976. – 520 с.
- 3 История Второй мировой войны. 1939–1945 : в 12 т. / гл. ред. А. А. Гречко. – М. : Воениздат, 1973–1982. – Т. 7 : Завершение коренного перелома в войне. – 1976. – 552 с.
- 4 **Мерников, А. Г.** История Второй мировой войны / А. Г. Мерников. – Минск : Харвест, 2010. – 368 с.
- 5 **Лубченков, Ю. Н.** 100 великих сражений Второй мировой / Ю. Н. Лубченков. – М. : Вече, 2005. – 480 с.
- 6 Мировые войны XX века : в 4 кн. Кн. 3. Вторая мировая война. Исторический очерк / науч. рук. М. Ю. Мягков. – М. : Наука, 2002. – 597 с.
- 7 **Самсонов, А. М.** Вторая мировая война, 1939–1945. Очерк важнейших событий / А. М. Самсонов. – 4-е изд., испр. и доп. – М. : Наука, 1990. – 687 с.
- 8 **Фуллер, Дж.** Вторая мировая война, 1939–1945 гг. Стратегический и тактический обзор / Дж. Фуллер. – М. : АСТ, 2006. – 559 с.

УДК 355.486

ГЕРОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА ГЕНЕРАЛ-ПОЛКОВНИК ТЕХНИЧЕСКИХ ВОЙСК П. А. КАБАНОВ

К. А. БЫСТРОВ

Главное управление начальника железнодорожных войск, г. Минск

Защита правды о Победе 1945 года является для нас важнейшей нравственной задачей. Историческая память о подвиге победителей служит напоминанием живущим сегодня потомкам о той цене, которой была оплачена наша свобода, и необходимости бережно хранить и продолжать боевые и трудовые традиции старших поколений, быть достойными их славных свершений, конкретными делами способствовать укреплению идеи мирного сосуществования народов.

Громадные пространства, на которых развёртывались сражения Великой Отечественной войны, возросшая потребность в массовых перевозках превратили железные дороги в военный фактор первостепенного значения. Перед военными железнодорожниками стояла задача любыми способами сохранить живучесть линий, станций и узлов.

Героизм, мужество воинов-железнодорожников и работников Народного комиссариата путей сообщения СССР (далее – НКПС), их высокий профессионализм, проявленный в ходе заградительных и восстановительных работ, заслуживает не только вечной памяти и благодарности, но и внимательного изучения. Мудрость начальников и командиров, ставшая одним из важнейших составляющих общей Победы, не перестаёт удивлять и в наши дни.



Герой
Социалистического Труда
генерал-полковник
технических войск
П. А. Кабанов (1897–1987)

За особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и выдающиеся достижения в восстановлении железных дорог в трудных условиях военного времени Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1945 г. присвоено звание Героя Социалистического труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и Молот» 26 генералам, офицерам, сержантам и рядовым железнодорожных войск. Среди них – начальник управления военно-восстановительных работ № 3 (далее – УВВР-3) генерал-майор технических войск Кабанов Павел Алексеевич.

Части 5-й ождбр, которой командовал полковник П. А. Кабанов, были поставлены на прикрытие и проведение заградительных работ на приграничных железнодорожных участках и железнодорожных узлах Западной Украины, где бригаду застала война. Воинам-железнодорожникам пришлось действовать в сложной обстановке. В своих воспоминаниях Кабанов писал: «Я был свидетелем одного из самых ожесточённых налётов фашистских стервятников (речь идёт о 14 июля 1941 г.). В тот день на станции Бахмач Киевский скопилось много поездов. Рядом с эшелонами, гружёнными взрывчаткой, оказались составы с горючим и санитарные поезда. Несколько бомб попали в цистерны с бензином и в эшелон с боеприпасами. Станцию вмиг залило морем огня. Рвались снаряды и цистерны. Пылали вагоны с народнохозяйственными грузами.

Прикрывал станцию лишь 2-й батальон механизации железнодорожных работ. Бойцы и командиры бросились выносить из санитарного поезда раненых. Затем, под общим руководством военного коменданта станции, начали растаскивать составы, тушить огонь. Было выведено из огня более 100 гружёных вагонов и цистерн с горючим. Через семь часов было восстановлено движение поездов по главному пути, а к утру следующего дня очистили территорию станции от разбитого и сгоревшего подвижного состава... После этого налёта вражеской авиации, эксплуатационники дороги нашего фронта сделали для себя вывод: ни при каких обстоятельствах не допускать на станциях скопления поездов и не ставить рядом эшелоны с горючим и боеприпасами. В случае угрозы воздушного нападения выставлять поезда с огнеопасными грузами на перегоны» [1, с. 104–105].

В тот день, когда станция Бахмач Киевский полыхала от взрывов, командир бригады лично принимал участие в организации расцепки и спасении железнодорожных составов, затем руководил ликвидацией последствий бомбардировки.

Особенно трудно пришлось 5-й ождбр на прикрытии Дарницкого и Подольского мостов через Днепр при обороне Киева в августе 1941 г. Кабановцы удерживали стратегические переправы до последнего и взорвали их только после отхода войск Красной армии из города. Врагу не удалось воспользоваться ни одним железнодорожным мостом через Днепр. К берегам Днепра Кабанову предстояло вернуться в 1943 году, но уже как создателю.

Воспользовавшись поражением войск Юго-Западного фронта, противник начал развивать наступление на восток. В это время 5-я ождбр прикрывала и ставила заграждение на Харьковском железнодорожном узле, а также на участках Бахмач – Белгород, Белгород – Харьков и Белгород – Купянск.

Обладание Харьковским транспортным узлом обеспечивало противнику свободный маневр силами и средствами в направлении Москвы, Сталинграда и Крыма. Являясь одним из крупнейших промышленных центров тяжёлого машиностроения, г. Харьков мог стать тыловой ремонтной базой, а близость к богатым сельскохозяйственным районам Украины делала город центром сосредоточения продовольственных ресурсов для переброски продуктов как на фронт, так и в Германию.

Задачу заграждения Харьковского железнодорожного узла подчинённым Кабанова удалось выполнить благодаря умелой расстановке сил и обучению подрывных команд специалистами, среди которых был создатель средств минно-взрывных заграждений полковник И. Г. Старинов.

Интересные факты:

– из 315 мин замедленного действия, поставленных военными железнодорожниками, противник смог обнаружить только 37. Такие «сюрпризы» взрывались в течение пяти месяцев, парализуя работу железнодорожного узла;

– во время отхода наших войск из Харькова кабановцы перед самым носом у немцев демонтировали рельсы и крепления с участка Купянск – Валуйки – Касторная, которые были отправлены на Урал и в Сибирь, где создавались оборонные заводы [3, с. 143–145].

Уникальный боевой опыт, а также несомненный командирский талант предопределили судьбу Павла Алексеевича как крупного военачальника. Уже в январе 1942 г. полковник Кабанов возглавил железнодорожные войска Воронежского фронта, в июне – Воронежского и Сталинградского фронтов, в октябре этого же года стал начальником УВВР-3, в которое входили четыре бригады железнодорожных войск и спецформирования НКПС. В этой должности уже генерал-майору Кабанову довелось принять участие в организации операций по прикрытию подходов к Сталинграду.

Прорываясь к Волге, противник стремился парализовать работу железнодорожных линий и лишить войска Красной армии возможности подвоза резервов. Генерал-майором технических войск П. А. Кабановым, совместно начальниками УВВР и командирами бригад, была разработана совершенно новая организация технического прикрытия путей сообщения, которая заключалась в создании дополнительных временных внутристанционных об-

ходов и разъездов на перегонах, укрытий для восстановителей в окопах вдоль всей железнодорожной линии, обязательных запасов восстановительных материалов, специальных подъёмно-крановых рот для разбора завалов, а также обеспечении круглосуточного патрулирования на перегонах, непрерывного наблюдения за воздухом и организации надёжной связи по всем охраняемым участкам [2, с. 87].

Решение о строительстве обходных путей на тех станциях, которые чаще подвергались налётам авиации врага, было реализовано в кратчайшие сроки, поезда без задержек двигались по обходным путям к Сталинграду. Так были заложены основы нового вида боевой деятельности – техническое прикрытие железных дорог.

Многие из смелых инженерно-технических решений, воплощённых Кабановым и его подчинёнными, были новаторскими. Так, через Волгу у Астрахани была построена временная железнодорожная паромная переправа, а зимой 1942–1943 гг. – наплавная мостовая конструкция на баржах. Кратчайший путь доставки составов с нефтепродуктами в район сражения был обеспечен. Расчёты и риск инженеров оправдались. По оригинальному, а главное надёжному мостовому переходу к Сталинграду в течение года шли боеприпасы и топливо. Документы той поры свидетельствуют о том, что только за одни сутки, 18 февраля 1943 г., было передано с правого на левый берег Волги 800 цистерн [3, с. 185].

Только с 19 ноября 1942 г. по 30 мая 1943 г. воины-железнодорожники и бойцы спецформирований НКПС УВВР-3 восстановили около 1 200 км пути, большие мосты через Дон у Лисок, Северский Донец, Оскол, средние мосты через реки Чёрная Калитва, Усмань, Тим и Ворона [2, с. 104].

Весна 1943 г. В районе Курской дуги наиболее тяжёлое положение с железнодорожным обеспечением было на Воронежском фронте, который фактически не имел своих железнодорожных коммуникаций. Здесь ожидалось генеральное наступление врага. Генерал-майору технических войск Кабанову приказано построить новую железнодорожную линию за 35 суток.

Проектирование линии и сосредоточение материалов велось параллельно с выполнением работ. Налёты вражеской авиации не прекращались. Когда немецко-фашистские войска перешли в наступление, строители линии, чтобы ускорить работы, объявили ударную фронтную пятнадцатидневку. Высокий моральный подъём в войсках и среди местного населения способствовал досрочному окончанию работ. Железнодорожная линия Старый Оскол – Сараявка протяжённостью 95 км была построена за 32 дня! Средний темп строительства дороги составил 3 км в сутки – самый высокий за весь период Великой Отечественной войны [2, с. 126–127]. К линии фронта пошли эшелоны, которые обеспечили войскам Красной армии перевес в живой силе и технике.

После Курской битвы Павел Алексеевич Кабанов был удостоен Золотой звезды Героя Социалистического Труда.

В разгар битвы за Днепр, в начале ноября 1943 г., Кабанов получил приказ соорудить железнодорожный мост для обеспечения войск Воронежского фронта. На его возведение отводилось всего 20 суток – немислимо короткий срок. Сумев правильно организовать использование имевшихся в его распоряжении сил и средств, активно используя помощь местного населения и инициативу подчинённых, Кабанов приказ выполнил. Всего за 14 суток был сооружён низководный железнодорожный мост через Днепр у г. Киева протяжённостью 1057 м.

За Днепром соединения под руководством Кабанова приняли участие ещё в нескольких крупных операциях Великой Отечественной войны на территории Украины, Польши и Германии. За три года войны личным составом УВВР-3, возглавляемым генерал-майором технических войск П. В. Кабановым, было восстановлено свыше 8,5 тыс. км путей, 114 больших и средних мостов, тысячи сооружений и объектов железнодорожного хозяйства [4, с. 229–230].

В апреле 1945 г. генерал-лейтенант технических войск П. А. Кабанов был назначен начальником Главного управления военно-восстановительных работ НКПС, одновременно – начальником железнодорожных войск. Этот высокий пост он занимал до выхода в отставку в 1968 году. Несколько лет был заместителем Министра транспортного строительства СССР.

В послевоенные годы военные железнодорожники под командованием генерал-полковника технических войск П. А. Кабанова восстанавливали железнодорожные объекты, участвовали в строительстве железнодорожных линий Кизел – Пермь, Усть-Каменогорск – Зыряновск, Абакан – Тайшет, Западно-Карельской и Трансмонгольской магистрали, которые и сейчас имеют важное стратегическое и народнохозяйственное значение.

После выхода в отставку и до последних дней жизни Павел Алексеевич был председателем Совета ветеранов железнодорожных войск.

Заслуги Павла Алексеевича Кабанова были отмечены Золотой медалью «Серп и Молот», четырьмя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, тремя орденами Красного Знамени, орденом Кутузова I степени, двумя орденами Отечественной войны I степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденами ряда зарубежных государств и многочисленными медалями.

Память о Герое жива. Бюсты Героя Социалистического Труда, генерал-полковника технических войск П. А. Кабанова установлены в местах постоянной дислокации многих воинских частей железнодорожных войск. В Москве, на доме, в котором жил Павел Алексеевич, открыта мемориальная доска. Его имя носит юнармейский отряд одной из школ г. Волгограда.

Мы отдаём дань уважения всем, кто приближал Великую Победу, ценой собственной жизни защищал родное Отечество, кто укреплял экономическое и военное могущество страны в послевоенное время. Память о фронтовом подвиге солдат и офицеров, забота о ветеранах, прошедших дорогами войны, остаются нашим гражданским и нравственным долгом. Это объеди-

няет здоровые силы общества, воспитывает уважение к истории родной страны, мужеству и героизму её защитников. Наш долг – ценить и помнить!

Список литературы

- 1 Кабанов, П. А. Стальные перегоны / П. А. Кабанов. – М. : Воениздат, 1973. – 326 с.
- 2 Наш путь к Победе / под общ. ред. О. И. Косенкова. – СПб. : Типография ВИ (ЖДВ и ВОСО), 2015. – 314 с.
- 3 Им ратный подвиг имя дал : альманах / под общ. ред. О. И. Косенкова. – СПб. : Р-КОПИ. – 2020. – 392 с.
- 4 Рыбицкий, В. А. Славный боевой путь 5-й железнодорожной Познанской Краснознаменной бригады (1941–1945 гг.) / В. А. Рыбицкий. – СПб. : Политех-пресс, 2022. – 251 с.

УДК 385.81

СОСТОЯНИЕ, ВОЗМОЖНОСТИ И ЗАДАЧИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВОЙНЫ

Д. В. ЛЯПОРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

1939–1940 гг. явились боевой проверкой подготовленности железнодорожных войск и вскрыли ряд недочетов в их комплектовании, обучении, техническом оснащении, а также в вопросах организации восстановительных работ на железных дорогах театра военных действий и их материальном обеспечении.

После Советско-финской войны, на основе обобщения опыта деятельности железнодорожных войск, была пересмотрена вся система подготовки войск, пересмотрены также штаты и таблицы железнодорожных войск мирного и военного времени и в соответствии с директивой народного комиссара обороны за № Орг (5) 520555 от 28.01.1941 г. была проведена реорганизация железнодорожных войск (кроме особого корпуса железнодорожных войск) [1, с. 80]. Также было принято решение о переработке устаревшего Положения и Наставления по восстановлению и заграждению железных дорог, существовавших с 1928 г.

Накануне войны железнодорожные войска подразделялись на части и соединения НКО и НКПС (рисунок 1).

С февраля 1941 г. была начата реорганизация железнодорожных частей, подчиненных НКО. Состав частей на мирное время был установлен в количестве 8 железнодорожных бригад общей штатной численностью 29,6 тыс. человек. По мобилизационному плану эти части с получением сигнала должны были в сроки с М-3 по М-10 развернуть в пунктах своей постоянной дислокации 16 железнодорожных бригад с общей штатной численностью 102 тыс. человек [2, с. 105–106].