

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].

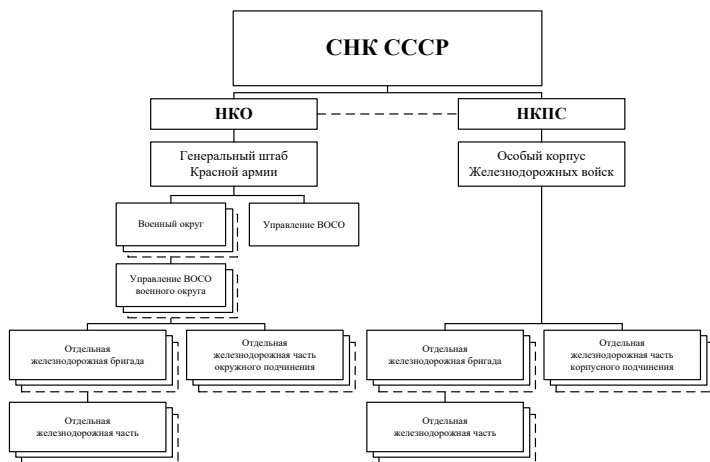


Рисунок 1 – Схема организационной структуры железнодорожных войск к началу Великой Отечественной войны

После проведения реорганизации в состав железнодорожных войск НКО входило:

- управлений железнодорожных бригад – 8;
- отдельных восстановительных железнодорожных батальонов – 14;
- отдельных мостовых железнодорожных батальонов – 4;
- отдельных эксплуатационных железнодорожных батальонов – 1;
- отдельных эксплуатационных железнодорожных рот – 1;
- рот механизации железнодорожных работ – 8;
- отдельных железнодорожных полков – 8;
- отдельных строительно-восстановительных полков – 2;
- отдельных мостовых железнодорожных полков – 1;
- отдельных узкоколейных железнодорожных полков – 1;
- отдельных эксплуатационных железнодорожных полков – 1;
- центральных железнодорожных парков – 2;
- пожарных команд при центральных парках – 2;
- научно-исследовательских железнодорожных полигонов – 2 [1, с. 81].

Особому корпусу железнодорожных войск, состоявшему из пяти строительных бригад (имевшему штатную численность 53,5 тыс. человек), а также семи эксплуатационных полков (штатная численность – 14,4 тыс. человек), находившемуся в подчинении НКПС, планы развертывания на мобилизационный период установлены не были, так как их численность удовлетворяла требованиям военного времени.

Таким образом, штатная численность железнодорожных войск, состоявших накануне войны из 97,1 тыс. человек, при отмобилизации должна была увеличиться до 170 тыс. человек [2, с. 106].

По расчетам УПВОСО, потребность личного состава железнодорожных войск для восстановления 19 направлений на Западном ТВД [3, л. 93–94] была определена в 257 тыс. человек, т. е. превышала установленную на военное время их численность на 87 тыс. человек.

Для покрытия этой потребности предполагалась организация подготовки в системе трудовых резервов специальных военизированных отрядов для восстановления железных дорог общей численностью 100 тыс. человек [4, л. 55–56], однако это мероприятие до начала войны реализовано не было.

В новых освобожденных пограничных районах Западной Украины, Западной Белоруссии, Эстонии, Латвии и Литвы существовавшая железнодорожная сеть не соответствовала мощности сети подводящих железнодорожных линий со стороны СССР. Поэтому по решению СНК СССР и ЦК ВКП(б) за № 309 – 146 сс от 14.02.1941 г. железнодорожным войскам было поручено строительство новых железнодорожных линий с окончанием работ в 1941 г.:

- 1 Оранчицы – Беловежа – Бельск;
- 2 Тимковичи – Барановичи;
- 3 Киверцы – Луцк – Бойница;
- 4 Вапнярка – Могилев – Подольский.

Приказом НКО № 096 от 11 марта 1941 г. на строительство указанных линий было приказано вывести железнодорожные войска со штатной техникой, слушателей Военно-транспортной академии Красной армии и курсантов Ленинградского Краснознаменного училища военных сообщений им. М. В. Фрунзе. Срок начала работ был установлен 10–25 апреля 1941 г. с тем, чтобы к концу 1941 г. закончить строительство всех железнодорожных линий [1, с. 82].

Из имевшихся к началу войны 13 железнодорожных бригад 10 бригад находилось на строительстве железных дорог в западных приграничных округах (ЗапОВО – 3, КОВО – 4, ОдВО – 3) и 3 бригады – на востоке страны. В ПрибОВО и ЛВО частей Железнодорожных войск в наличии не было [2, с. 106].

Во исполнение этого приказа семь из восьми ождбр НКО были перебросены на западные границы СССР и развернули строительство новых железнодорожных линий:

- 1 Барановичи – Тимковичи: 6-я и 17-я ождбр;
- 2 Беловежа – Оранчицы: 9-я ождбр;
- 3 Луцк – Бойница: 15-я ождбр;
- 4 Вапнярка – Ямполь: 19-я и 29-я ождбр;
- 5 Ямполь – Окница: 13-я ождбр.

По решению правительства в районы Западной Украины были перебросены с Дальнего Востока 1, 4 и 5-я ождбр особого корпуса железнодорожных войск, которые уже в начале марта выполнили работы на линиях:

Проскуров – Ярмолинцы – Копычинцы – Белобожница, Новоград-Волынский – Шепетовка – Лановцы – Тернополь – Потугоры – Ходоров, Красне – Сапежанка и на Львовском железнодорожном узле [4, с. 82–83].

В соответствии с директивой начальника Генерального штаба Красной армии от 19.02.1941 г. за № ЗР (1) 525100 предусматривалось подчинение ождбр:

– в мирное время – командующим войсками округов через начальников военных сообщений, а по специальной службе – начальнику военных сообщений Красной армии;

– в военное время – командующим армий, на территории которых расположены железнодорожные бригады, через начальников военных сообщений армий.

В военное время командиры ождбр, в соответствии с этой директивой, являлись начальниками головных участков и должны были руководить:

- восстановлением железных дорог и мостов;
- эксплуатацией головных железнодорожных участков;
- постройкой новых железных дорог на театре военных действий;
- устройством заграждений на железных дорогах [1, с. 81].

Таким образом, железные дороги военным руководством СССР рассматривались как основной вид транспорта, предназначенный для обеспечения действий войск в операциях. Нарращивание возможностей железнодорожного транспорта в 1940–1941 гг., особенно в приграничной полосе, подтверждают возросшее значение железных дорог для Вооружённых Сил в предвоенный период. Ввиду этого Железнодорожные войска к 1941 году являлись основной силой, обеспечивающей функционирование железнодорожных линий в интересах деятельности и достижения целей Вооружённых Сил СССР. Эти выводы подтверждаются результатами Советско-финской войны в вопросе использования железных дорог, которые не только существенно повлияли на корректировку состава, структуры и планов применения Железнодорожных войск в операциях, но и уточнили задачи войскам, а также мероприятия по подготовке железных дорог в военном отношении.

Список литературы

1 История службы военных сообщений и железнодорожных войск Советской армии : учеб. пособие / под ред. Г. Н. Караева. – Ч. 2. – Л. : ВТА им. П. М. Кагановича, 1953.

2 Тыл Советской армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. : в 6 ч. / ред. М. П. Миловский. – Л. : ВАТТ, 1963. – Ч. 1.

3 ЦАМО. – Ф. 16. Оп. 29330сс. Д. 242.

4 ЦАМО. – Ф. 16. Оп. 165389. Д. 1. Л. 55–56.