УДК 355.69:94(47+57)"1941/1945"

С. П. ВАКУЛЕНКО, П. В. КУРЕНКОВ
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Е. А. ГЕРАСИМОВА
Приволжский государственный университет путей сообщения, г. Самара, Российская Федерация

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ПОБЕДЕ СССР В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Рассмотрен опыт железных дорог СССР по перевозке промышленных грузов, нефти и эвакуации населения в экстремальных условиях Великой Отечественной войны.

К 1941 году на железнодорожной сети прошла глубокая модернизация. Многие железные дороги были построены в конце XIX – начале XX века по легкому варианту. Например, на Енисее не было моста, то есть Транссиб был, а моста не было. При советской власти вторая ветка Транссиба не была достроена, а сооружен был лишь второй главный путь существующей колеи. Также бы реализован проект обхода Маньчжурии. Самой серьезной модернизацией стало сооружение рокад − железных, шоссейных или грунтовых дорог в прифронтовой полосе, проходящих параллельно линии фронта, в которых остро нуждался фронт в Первой мировой войне.

Только за первые полгода Великой Отечественной войны на фронт было отправлено два с половиной миллиона вагонов, благодаря чему за Урал вывозились люди и промышленные предприятия. Составы с военными, боеприпасами, продуктами, горючим двигались буквально сплошной вереницей (рисунок 1).

Но транспортная логистика страдала, так как фашисты регулярно бомбили маршруты движения поездов. Сзади состава часто цепляли второй паровоз, который одновременно был запасным вариантом для обеспечения локомотивной тяги и дополнительным толкачом на трудных участках профиля пути.

В тяжелых условиях организации работ все операции на станциях можно было проводить только с помощью тех, кого перевозили. Например, при погрузке эшелонов танковых бригад сами танкисты помогали рабочим в подготовке и креплении техники на платформы [1].

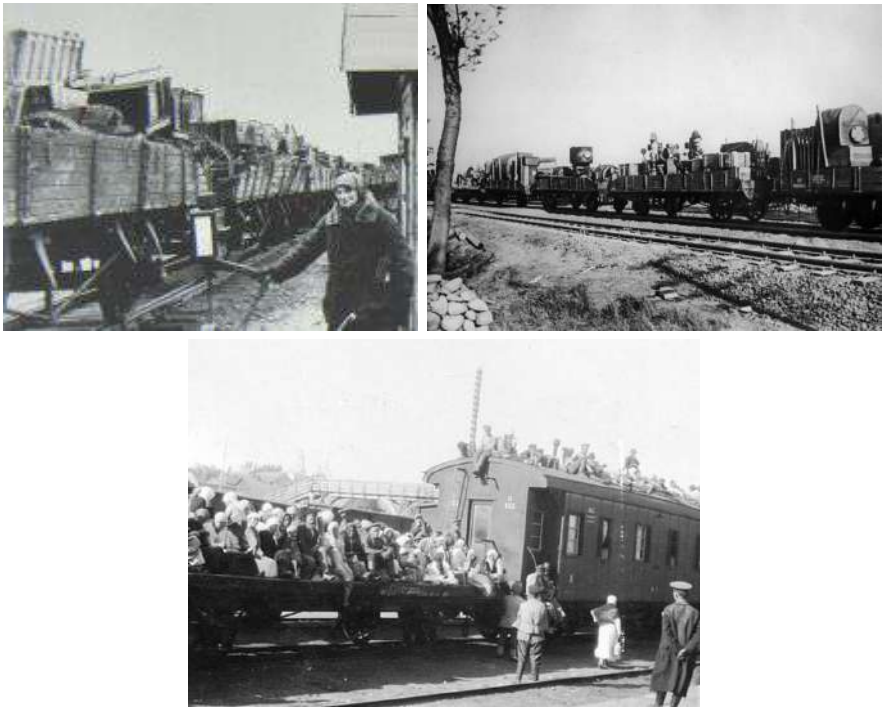


Рисунок 1 – Эвакуация предприятий и населения
в годы Великой Отечественной войны

Эвакуация людей длилась не один день. В пути этих людей приходилось и лечить, и кормить. Остановки производились на крупных станциях. Проблем было много. Когда поезд останавливался, никто не знал, сколько он будет стоять, когда дальше, но люди бежали в кубовую. Кубовая − это место, где есть кипяток, продукты питания, которыми кормили бесплатно.

Поезда и эшелоны бомбили постоянно. Превосходство противника в воздухе было подавляющим, но движение поездов продолжалось. После налетов поезда́ удавалось ремонтировать с помощью ремонтных летучек. Это были паровозы и 1−2 вагона со специальными уголками для инструментов, которые ставили в вагоны, и поезд мог работать как ремонтный.

Немцы делали то же самое, поэтому партизаны начали взрывать мосты, препятствуя движению таких поездов (рисунок 2).

Бронепоезда и танки в первый год войны стали своеобразным щитом пехоты, прикрывающим отступающие пехотные части. Бронепоезда ставили как заграждения перед маневровым составом, выезжавшим со станционных путей. Бронепоезда были легкие и тяжелые.



Рисунок 2 – Взрыв железнодорожного моста партизанами в ВОВ

В тяжелых были одна-две 107-миллиметровые пушки, которые останавливали или задерживали противника, но, к несчастью, большинство этих поездов было уничтожено, так как броня была противопульная, и когда на рубеж выходили немецкие танки, всё заканчивалось достаточно быстро и печально для наших войск.

В августе 1942 года возникла большая серьезная проблема с доставкой горючего. Немцы при наступлении перерезали основные пути поставок бакинской нефти. В те годы на азербайджанских месторождениях добывалось более 70 % всей советской нефти. Без поставок из Баку страна оказалась бы на грани топливного голода, так как запасов на нефтеперерабатывающих заводах оставалось всего на 3 месяца. До этого всё топливо отправлялось железной дорогой через Северный Кавказ, танкерами через Каспий и далее − по Волге. Но сухопутный маршрут был перерезан гитлеровцами при наступлении, а танкеров после авианалетов практически не осталось. Поэтому единственный вариант перевозки связался с железной дорогой через Астрахань или Гурьев, но для этого нужно было как-то переправить нефть через Каспий. Проблему решили следующим образом. Был рассчитан точный объем топлива, при котором цистерны сохраняли плавучесть в воде. После этого целые составы с топливом на буксире начали переправлять через море (рисунок 3).

Эта идея появилась в Блокадном Ленинграде. При перевозке топлива железнодорожными составами через Ладогу с платформ снимали цистерны и, недолитые доверху для поддержания павучести, они сталкивались в воду и тянулись судами-буксирами. В этом момент в воздухе барражировали наши истребители, прикрывая плавучий груз от противника. В таких импровизированных поездах за раз перевозили 4−5 цистерн.



Рисунок 3 – Переправа горючего в цистернах по воде

Была проблема в понимании, что такое железнодорожные войска, поэтому создавались специальные колонны НКПС. Считалось, что все зачисленные в эти колонны находились на передовой. 40–50 паровозов находились на вокзале, например, приписанных к Белорусскому вокзалу Москвы. Если поступал приказ о переброске армии с одного участка фронта на другой, то все эти паровозы с поездами в составе войск выдвигались с несколькими локомотивными бригадами. В пути локомотивные бригады менялись, что позволяло маневрировать силами, средствами и достаточно быстро перемещать войска и технику в необходимый район фронта для удара.

Железные дороги в те годы стали стратегическим фактором в военных операциях. От железнодорожников зависела оперативная переброска боевой техники и десятков тысяч бойцов, развертывание боевых подразделений и организация снабжения.

На плечи железнодорожников легла вся работа по восстановлению разрушенных войной станций и узлов, локомотивных и вагонных депо, мостов и других сооружений. Их труд позволил обеспечить проведение наступательных операций, а позднее – восстановить экономику в освобожденных районах страны. Трудно представить, как была бы одержана победа в Великой Отечественной войне без железных дорог и самоотверженного труда железнодорожников.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Железные дороги Великой Войны. − URL: https://spec.rzd-partner.ru/page 825671.html (дата обращения: 26.08.2025).

S. P. VAKULENKO, P. V. KURENKOV, E. A. GERASIMOVA

ROLE OF RAILWAY TRANSPORT IN A VICTORY USSR IN GREAT PATRIOTIC WAR

The experience of iron roads USSR on transportation of industrial cargoes, petroleum and evacuation of the population in extreme conditions of Great Patriotic war is considered.

Получено 27.09.2025