10 *Li, M.* Simulation Optimization of Security Check System in Railway Passenger Stations Based on AnyLogic / M. Li, L. Zhao // Railway Standard Design. – 2024. − 68 (5). − P. 156−161.

11 *Zhang, Q.* Optimization of the Division Scheme of High-speed Railway Hub Passenger Stations Considering Passenger Travel Convenience / Q. Zhang // Journal of Railway Science and Engineering. – 2024. − 21 (2). − P. 489−497.

12 China Railway Guangzhou Group Co., Ltd. Operational Analysis Report of 2025 Summer Transportation. − Guangzhou : China Railway Guangzhou Group Co., Ltd., 2025. – P. 230−245.

13 Guangzhou Metro Group Co., Ltd. 2025 Summer Transportation Passenger Flow Statistics. − Guangzhou : Guangzhou Metro Group Co., Ltd., 2025. – P. 187−224.

14 *Smith, M. J.* Dynamic Passenger Flow Management in Urban Railway Hubs Using Real-time Data / M. J. Smith, A. B. Johnson. − Transportation Research Part A, 2023. − P. 172.

15 *Liu, B.* Collaborative Development Mechanism of Railway Hub Groups in Megacities: A Case Study of Shanghai / B. Liu, F. Chen // Journal of Transportation Engineering. − 2023. − P. 149.

ЛЮ КАННИ, ХЭ ХУН

СТРАТЕГИЯ ОПТИМИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКАМИ ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПАССАЖИРСКОГО ХАБА ГУАНЧЖОУ (Модели прогнозирования на основе статистических данных)

Рассматривается возможность формирования в мегаполисе Гуанчжоу пассажирского пересадочного хаба, в который входят пять основных и четыре вспомогательные станции. На основе прогнозирования величины пассажиропотока производится анализ узких мест с оперативным перераспределением пассажиропотока с целью получения максимального значения критерия 1-часовой доступности в регионе Большого залива по направлениям Гуанчжоу − Гонконг и Гуанчжоу − Макао.

Получено 20.09.2025

ISSN 2664-5025. Проблемы перспективного развития железнодорожных станций и узлов. Вып. 7. Гомель, 2025

УДК (355.455:357.3)"1941"

Д. В. ЛЯПОРОВ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОТМОБИЛИЗОВАНИЕ ВОИНСКИХ ЧАСТЕЙ И СОЕДИНЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК В ПЕРВЫЕ ДНИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Показана роль железнодорожных войск в первые дни Великой Отечественной войны.

Внезапное нападение гитлеровской Германии на Советский Союз застало части железнодорожных войск на выполнении работ по реконструкции и строительству железных дорог вдали от постоянной дислокации. Так как отмобилизование железнодорожных частей как комплекс мероприятий по переходу воинских частей и соединений на военное время планировалось провести в этих пунктах, а часть воинских частей не смогли вернуться в районы и пункты отмобилизования, то в первые дни войны сложилась ситуация, при которой сроки готовности частей по мобилизационному плану были сорваны, в связи с чем пункты и сроки отмобилизования большинству частей железнодорожных войск пришлось назначать новые [1, с.122−123].

Так, 11-я отдельная железнодорожная бригада (ОЖДБР) вместо 5 дней мобилизации смогла начать свои действия только с 15 июля 1941 года. На 9-е сутки укомплектованность ее частей командным составом составляла от 50 до 90 %, сержантами – от 24 до 71 %, рядовым составом – от 53 до 90 %, техническим имуществом – от 30 до 50 %, автотранспортом – 30 %, винтовками – 40 % [3, л. 1-31]). 19-я ОЖДБР приступила к выполнению задач на 25-е сутки, а 28-я бригада – на 34-е сутки.

В основном отмобилизование воинских частей железнодорожных войск было закончено к концу июля 1941 г. Но в то же время части 6-й ОЖДБР (командир – Терюхов Д. А. (рисунок 1) при получении телеграммы о мобилизации 22 июня, за исключением управления бригады и 3-й отдельной роты, в ночь с 22 на 23 июня 1941 г. и днем 23 июня своевременно и организованно, в полном составе были отправлены по железной дороге к месту своего оперативного предназначения. При этом следует отметить, что 6-я ОЖДБР представляла собой соединение железнодорожных войск с тяжелой техникой, требовавшее в тяжелых условиях начала войны умелого управления.



Рисунок 1 − Терюхов Дмитрий Андреевич

В результате оперативных действий командования 6-й ОЖДБР были отмобилизованы с 26-я ОЖДБР, 8-й запасной эксплуатационный железнодорожный полк, 10-й железнодорожный полк, 52-я, 53-я и 54-я отдельная эксплуатационные железнодорожные бригады. При этом 26-я ОЖДБР уже к 1 июля 1941 г. приступила к обеспечению функционирования железнодорожных участков Витебск – Полоцк – Смоленск, Смоленск – Орша и Орша – Лепель [4, л. 2].

Так, при выполнении задач по заграждению железных дорог в ночь на 13 июля были подорваны железнодорожные пути в Оршанском железнодорожном узле, 18 и 19 июля – на станциях Осиновка, Гусино и на примыкавшим к ним перегонам, 24 июля – на станции Катынь, 27 июля – Красный Бор, Смоленск, Духовская, Кардымово [5, л. 17, 47].

Согласно мобилизационному плану и шифротелеграмме Штаба ЗапОВО управление бригады дислоцировалось с начала войны в г. Барановичи и оставалось фактически и юридически без частей, и только в ночь с 29 на 30 июня 1941 г. командиром бригады был получен приказ Начальника военных сообщений Западного фронта принять в состав бригады 8-ю и 14-ю ОВЖДБ, которые располагались на станции Свислочь [4, л. 2–3].

25 июня 1941 г. по приказанию Начальника военных сообщений Западного фронта Управление бригады было передислоцировано из г. Барановичи на ст. Столбцы с задачей руководить эксплуатацией железнодорожного участка Столбцы – Барановичи. Эту задачу Управление бригады выполняло в течение 26 июня 1941 г. В результате было отправлено в тыл несколько порожних составов и обеспечена погрузка воинских эшелонов. Вечером 26 июня были получены сведения о приближении танковых сил противника.

Для обороны станции командир бригады взял под свое руководство бронепоезд № 44, проходивший через Столбцы со ст. Молодечно и бронепоезд НКВД, дислоцировавшийся на ст. Столбцы, и вечером 26 июня по боевой тревоге был организован тренировочный выезд бронепоезда на наиболее вероятное направление движения танков.

Также была организована связь и установлено взаимодействие с начальником ПВО ст. Столбцы полковником Шафранским и находившейся в лесу юго-восточнее артиллерийской частью. По приказу командира бригады из района ст. Лида 26 июня 1941 г. прибыл на ст. Столбцы 5-й отдельный восстановительный железнодорожный батальон, направленный согласно приказанию Штаба Западного Особого военного округа в первый день войны. 26 июня на ст. Столбцы прибыла 3-я отдельная рота механизации железнодорожных работ из района г. Барановичи, оставленная по приказу Начальника ВОСО фронта и встретившая там к вечеру 25 июня танки противника.

В сопровождении небольшой команды бойцов и командиров к 26 июня на ст. Столбцы прибыл также эшелон 4-го отдельного железнодорожного батальона, который не смог пробиться по железной дороге в г. Полоцк.

Бронепоезда, занимавшие в это время позиции в укрытии за станционными зданиями, по приказанию командира 6-й ОЖДБР, полным ходом вышли по изученному накануне маршруту и открыли артиллерийский огонь по танковым силам противника [6, л. 3–4]. В результате два вражеских танка после первых же выстрелов бронепоездов загорелись [7, л. 468]. Огнем бронепоездов было разбито несколько замаскированных автомашин противника, сосредоточенных по обочинам шоссе.

Командир 6-й ОЖДБР, не имея приказа оставлять ст. Столбцы и рассчитывая на прибытие подкреплений для обороны района, поставил задачу 5-му отдельному восстановительному железнодорожному батальону и 3-й отдельной роте механизации железнодорожных работ, которые находилась до этого времени в укрытиях на восточной окраине, уничтожить противника, занявшего ст. Столбцы и выйти на западную окраину станции. Несмотря на то, что противник был отлично вооружен автоматическим оружием и под-

держивался батареей 3-го орудийного состава, подразделения стремительно ворвались в город и навязали противнику уличный бой, доходивший до рукопашных схваток. Не выдержав стремительного удара бойцов железнодорожных подразделений, которые были вооружены только одними винтовкам, через 30–40 минут упорного боя противник оставил город, оружие и снаряжение. Были захвачены трофеи: 2 ручных пулемета, 4 автомата, 3 пистолета и более сотни ручных гранат [6, л. 4–5].

К вечеру 27 июня 6-я ОЖДБР под ожесточенным огнем авиации противника сосредоточилась на ст. Негорелое. Командир бригады, не имея в районе ст. Негорелое никаких своих войск и связи со Штабом фронта, принимает решение о переезде в ночь с 27 на 28 июня на ст. Осиповичи тремя эшелонами, с двумя бронепоездами по маршруту Негорелое – Минск – Осиповичи. Маршрут пролегал через местность, уже покинутую нашими войсками и частично уже занятую авиадесантом противника. На ст. Осиповичи штабу железнодорожной бригады удается установить связь со Штабом фронта, где имеющиеся бронепоезда были переданы бригадой представителю Начальника ВОСО фронта полковнику Буинову.

В течение 28 и 29 июня Управление 6-й ОЖДБР совместно с 5-м отдельным восстановительным железнодорожным батальоном и 3-й отдельной ротой механизации железнодорожных работ готовила команды для сопровождения железнодорожных транспортов, находящихся предположительно в районе Минска. 30 июня командиром бригады был получен приказ от Начальника ВОСО фронта об организации заграждений на ст. Осиповичи силами одного батальона.

При передислокации на ст. Могилев 6-я ОЖДБР попадает под ружейно-пулеметный огонь противника на станции Свислочь. Так как железная дорога на Могилев была перерезана, дальнейшее продвижение эшелонов было возможно только после уничтожения или оттеснения противника от железной дороги. Командир бригады принял решение силами 8-го и 14-го батальонов уничтожить противника и вывести части и эшелоны на восточный берег реки Березина, при этом 8-му батальону была поставлена задача захватить железнодорожный мост через реку, а 14-му батальону – выйти на западный берег реки Березина правее железной дороги. В результате боя 8-й отдельный восстановительный железнодорожный батальон, возглавляемый командиром батальона майором Коллеговым, прорвался почти к самому мосту, при этом захватив один станковый пулемет, артиллерийское орудие, несколько единиц автомобильной техники, оружие и боеприпасы. Дальнейшее продвижение батальона было остановлено сильным минометным огнем противника и танками, стоящими вблизи моста. Батальон залег и в течение 6 часов под минометным, пулеметным и орудийным огнем танков противника держал в напряжении все средства противника.

В результате этого боя и других активных противодействий продвижению противника командованием были сделаны выводы о возможности ве-

дения эффективных оборонительных сражений даже в условиях поддержки наступающих немецких пехотных частей артиллерией и авиацией врага. Благодаря таким мерам, принятым в первые дни войны, железнодорожные войска успешно выполняли боевые задачи по заграждению и восстановлению инфраструктуры железных дорог, максимально замедляя наступательный ритм гитлеровских армий и нанося им большой урон в живой силе и технике.

Приведенные факты вопреки существующему мнению о массовом срыве мобилизационных планов войск СССР доказывают, что, несмотря на сложную обстановку на Западном фронте, 6-я ОЖДБР смогла своевременно и организовано отмобилизовать другие части железнодорожных войск, хотя сама при этом несколько дней находилась в составе только Управления бригады.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Железнодорожные войска в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / под ред. Начальника железнодорожных войск Российской Федерации Г. И. Когатько. – М. : Альпари,1995. – 360 с.

2 Тыл Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. − В 3 ч. Ч. 2 и 3. − Ленинград : ВАТТ, 1963. − С. 150−165.

3 ЦАМО РФ. Ф. Упр. ж.-д. войск. Оп. 552594с. Л. 1−31.

4 Память Народа. Боевые действия 6-й ОЖДБР. – URL: https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=454713261&backurl=q%5C6%20ождбр:use_main_string%5Ctrue:gro- up%5Call::types%5Copersvodki:rasporyajeniya:otcheti:peregovori:jbd:direktivi: prikazi:pos-natoleniya:dokladi:raporti:doneseniya:svedeniya:plani:plani_operaciy:karti:shemi:spravki:drru- gie&static_hash=8e59f17d0db925d8fede457f37641e32v1 (дата обращения: 09.08.2025).

5 ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2557. Д. 20. Л. 17, 47.

6 Память Народа. Боевые действия 6-й ОЖДБР. – URL: https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=454713261&backurl=q%5C6%20ождбр:.use_main_string%5Ctrue::group%5Call::types%5Copersvodki:rasporyajeniya:otcheti:peregovori:jbd:direktivi: prkazi:posnatovleniya:dokladi:raporti:doneseniya:svedeniya:plani:plani\operaciy:karti:shemi:spravki:drugie&static_hash=8e59f17d0db925d8fede457f37641e32v1 (дата обращения: 01.10.2025).

7 Память Народа. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 587. − URL: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_predstavlenie150066901/ (дата обращения: 01.10.2025).

D. V. LIAPOROV

MOBILIZATIION OF MILITARY UNITS AND FORMS RAILWAYTROPS IN THE EARLY DAYS OF THE GREAT PATRIOTIS WAR

The role of railway troops in the early days of the Great Patriotic War is shoun.

Получено 17.10.2025