

## Список литературы

1 Оборонно-промышленный комплекс СССР накануне Великой Отечественной войны (1938 – июнь 1941 г.): сб. документов. Т. 4 / под ред. А. К. Соколова ; сост. : Т. В. Сорокина [и др.]. – М. : Книжный Клуб Книговек, 2015. – 1120 с.

2 Чуев, Ф. И. Ильюшин / Ф. И. Чуев. – М. : Молодая гвардия, 1998. – 300 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://militera.lib.ru/bio/chuev/index.html>. – Дата доступа : 03.03.2019.

3 Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). – Ф. Р-8418. – Оп. 22. – Д. 261. – Л. 39-46. Подлинник.

4 ГАРФ. – Ф. Р-8418. – Оп. 22. – Д. 260. – Л. 2-4.

УДК 656.2:94(100) «1939/45»

## О РОЛИ БЕЛОРУССКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

*Д. В. ЗАХАРОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

События, происходящие на железных дорогах нашей республики в годы Великой Отечественной войны – это яркий пример мужества и героизма в борьбе за свободу и независимость своей страны.

В годы войны особенно остро стала проблема безопасности движения, поскольку железнодорожникам приходилось обеспечивать работу под многочисленными обстрелами и бомбежками. Все силы были мобилизованы на поддержание, по мере возможности, бесперебойной работы железнодорожного транспорта. В тяжелейших условиях железнодорожники должны были обеспечивать перевозку военных и народнохозяйственных грузов.

Транспортная система в период 1941–1945 гг. выдерживала огромные нагрузки при значительной интенсивности движения и отсутствии новой техники. Положение значительно осложнялось необходимостью эвакуации. Чтобы обеспечить быстрое продвижение составов, железнодорожники меняли скоростное формирование поездов.

С первых дней войны воинские перевозки, количество которых значительно увеличилось, осуществлялись по новой системе организации движения поездов. График движения поездов в военное время в отличие от мирного был параллельным – времена хода по перегонам и на стоянках на станциях по техническим нуждам были приняты одинаковыми для всех поездов. Поезда имели одинаковый вес, что значительно облегчало их формирование и продвижение, а также обеспечивало минимальные простои на станциях. Параллельный график исключал обгон одних поездов другими, отцепку

вагонов на станциях от одних поездов и прицепку к другим, значительно уменьшал маневровую работу за счет отказа от некоторых операций и предусматривал пропуск максимального количества поездов.

Для продвижения воинских эшелонов, чтобы обеспечить безопасность движения, возникла система «живая блокировка». Поэтому в пределах видимости из расчета 800–900 м друг от друга были расставлены сигналисты, которые с помощью сигнальных флажков передавали информацию о свободности или занятости участка пути. В связи с массовыми перевозками интенсивность движения увеличивалась: поезда следовали на расстоянии видимости караванным способом – машинист последующего поезда видел хвост предыдущего и готов был в любой момент включить тормоз.

На прифронтовых дорогах значительно осложнилась маневровая работа. Ночью она производилась в условиях светомаскировки.

Для отражения нападения вражеских самолетов в составе поезда ставились платформы с зенитными установками. После бомбежек приходилось экстренно восстанавливать разрушенные железнодорожные пути. Противник разрушал верхнее строение пути, искусственные сооружения, связь, объекты водоснабжения. Для защиты от вражеской авиации железнодорожные войска сопровождали поезда с зенитно-пулемётными и зенитно-пушечно-пулемётными взводами.

Бои велись за каждую станцию, а если приходилось оставлять город врагу, то железнодорожники вместе с саперами уходили последними, взрывая мосты и тоннели, разрушая железнодорожные пути, чтобы врагу оставить пепелище.

По мере продвижения советских войск на запад немцы разрушали железнодорожные коммуникации. Фашисты при отступлении взрывами коржили рельсовую колею или пускали путеразрушитель «крюк», который вздымал и скручивал рельсошпальную решетку. Рельсы становились непригодными для движения поездов и железнодорожники, по возможности, их восстанавливали. Путеразрушители механического действия разрушали только рельсы и незначительную часть скреплений, при этом балластная призма и шпалы оставались неразрушенными. Немецкий комбинированный путеразрушитель «крюк» одновременно с механическим разрушением шпал подрывал рельсы и скрепления, в результате чего шпалы разрушались на 100 %, рельсы – до 70 %, скрепления – до 30 %. За 1 час комбинированный путеразрушитель мог привести в негодность до 10 км пути.

В Белоруссии почти полностью были выведены из строя железнодорожные узлы Витебск, Минск, Гомель, Орша, Полоцк и др. Из общей протяженности в 5,5 тыс. км железнодорожных путей фашистами было уничтожено свыше 4 тыс. км, разрушено или вывезено 3,5 тыс. стрелочных переводов.

По мере освобождения Красной Армией территорий восстанавливались железнодорожные коммуникации. Для этого создавались железнодорожные

путевые, мостовые, батальоны связи и механизации работ, эксплуатационные роты, которые были объединены в особый корпус железнодорожных войск.

Средствами восстановления железных дорог являлись подвижные формирования: головные ремонтно-восстановительные и мостовые поезда, восстановительные «летучки» пути, связи, водоснабжения и мостов, дорожные восстановительные поезда.

Значительные трудности железнодорожникам приходилось преодолевать при восстановлении разрушенных объектов. Отсутствовали материалы для восстановления пути, поэтому путейцы вынуждены были укладывать значительное количество кусков рельс со стыками, расположенными в шахматном порядке, вместо принятых нормами по «наугольнику». Для восстановительных работ использовался не вполне качественный строительный материал, что привело к снижению скоростей движения. Восстановление высоких насыпей, которые проходили через болотистые места, было особенно трудным, т. к. грунт вблизи подорванных мест отсутствовал.

Несмотря на вражеские действия, летом 1944 г. железнодорожные пути восстанавливались в 3 раза, а средние мосты – более чем в 2 раза быстрее по сравнению с 1942 г.

Железнодорожники, для того чтобы возродить из пепла разрушенное хозяйство, приложили неимоверные усилия. Их подвиг является достойным примером мужества и героизма.

### Список литературы

1 **Куманев, Г. А.** Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) / Г. А. Куманев. – М. : АН СССР, 1963. – 324 с.

2 **Куманев, Г. А.** Война и железнодорожный транспорт СССР 1941–1945 / Г. А. Куманев. – М. : Наука, 1988. – 367 с.

3 Железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны / Т. В. Захарова [и др.] // Инновационный опыт идеологической, воспитательной и информационной работы в вузе : материалы III Междунар. науч.-практ. конф. / под общ. ред. Г. М. Чайнковой. – Гомель : БелГУТ, 2013. – С. 40–43.

4 Белорусские железнодорожники в тылу, на фронте и в специализированных НКПС [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.history.rw.by/zheleznyye\\_dorogi/beloruskie\\_zheleznodorozhnikiv/](http://www.history.rw.by/zheleznyye_dorogi/beloruskie_zheleznodorozhnikiv/). – Дата доступа : 24.03.2019.

5 Военная литература. Восстановление железных дорог [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://militera.lib.ru/h/zheleznodorozhnye\\_voyska\\_rossii/25.html](http://militera.lib.ru/h/zheleznodorozhnye_voyska_rossii/25.html). – Дата доступа : 25.03.2019.

6 Вклад белорусского народа в Победу в Великой Отечественной войне [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://iknigi.net/avtor-kollektiv-avtorov/112832-vklad-belorusskogo-naroda-v-pobedu-v-velikoy-otechestvennoy-voynе-kollektiv-avtorov/read/page-26.html>. – Дата доступа : 25.03.2019.