

ВАГОНЫ И ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Т. В. ЗАХАРОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

До начала войны вагонный парк состоял из двухосных и четырехосных вагонов. В эксплуатации находились двухосные крытые вагоны грузоподъемностью до 20 т и четырехосные грузоподъемностью 27, 5–50 т, которые строились в дореволюционный период. Четырехосные вагоны, построенные в годы довоенных пятилеток, имели грузоподъемность 50–60 т. К 1940 году в вагонном парке находилось до 30 % четырехосных вагонов, а средняя грузоподъемность вагона составляла 27 т.

Значительную часть вагонного парка составляли четырехосные платформы и цистерны. Весь парк вагонов был оснащен: 73 % – автотормозами, 38 % – автосцепкой.

Грузовой вагонный парк СССР перед началом Великой Отечественной войны был самым молодым в мире. Вагоны, которые были построены в советский период, отличались от дореволюционных вагонов значительно большей прочностью и надежностью, наличием автосцепки и автотормозов, лучшей приспособленностью к механизированной погрузке и выгрузке, лучшей сохранностью грузов и другими важными качествами. Это сыграло решающую роль в военные годы для обеспечения перевозок, при том что вагонный парк был сильно перегружен и работал в чрезвычайно трудных условиях военного времени.

Вагонный парк был подготовлен в годы войны к обеспечению перевозок, несмотря на то, что осуществлялся дефицит вагонов.

В начале Великой Отечественной войны вагоностроительные заводы европейской части СССР были эвакуированы на восток. Вагоны в период 1941–1945 гг. выпускались небольшими партиями, что не позволяло полностью восполнить потери вагонов из-за военных действий. На Алтайском вагоностроительном заводе (Днепродзержинский завод им. газеты «Правда» был эвакуирован во время войны в г. Барнаул) в 1942 г. было построено 20, а в 1943 г. – 46 вагонов. Калининский вагоностроительный завод осуществил переделку в 1942 г. 13 вагонов, а в 1943 – 30. В вагонных депо Амурской железной дороги были построены двухосные платформы. Вагоностроительные заводы, в основном, выпускали военную технику, ремонтировали и переоборудовали вагоны, которые курсировали по всему Советскому Союзу, в т. ч. и на территории Белоруссии.

Крытые двухосные товарные вагоны, созданные в 1875 году и использовавшиеся в период с 1870 до 1940 г. были переоборудованы в вагоны «теп-

лушки» для перевозки людей (прежде всего для переброски войск). Вагон оборудовался двух или трехярусными нарами, утеплялся внутри деревянными щитами и двойным войлоком. В загрузочные бортовые люки вставлялись рамы со стеклами. В центре вагона размещалась печка-буржуйка. Для предохранения от выпадения людей в дверном проёме устанавливался поперечный брус. Грузоподъемность вагона составляла 16 т. Вместимость вагона составляла 40 человек. Для перевозки животных в вагоне сооружались стойла – по четыре в каждой половине вагона. В вагоне можно было перевезти восемь лошадей, или 20 человек и четыре лошади одновременно.

Часть вагонов-теплушек более поздней постройки изготавливались с тормозными площадками. Внутри вагона располагались деревянные нары, чугунная печь и фонари освещения. Длина вагона по осям сцепления автосцепок составляла 8,4 м, длина кузова – 6,44 м. Для соединения вагонов применялось, в основном, винтовое сцепление. Все вагоны имели буфера, даже те, которые были оборудованы автосцепкой.

В вагонном парке имелось большое количество двухосных вагонов с винтовой стяжкой, без автоматического тормоза, поэтому требовались особое внимание, большая осторожность и умение при формировании поездов.

В крытых вагонах для перевозки людей два люка, имеющихся на крыше, использовались для вывода дымовых труб от печек.

Для перевозки тяжеловесных грузов четырехосные вагоны-платформы были переделаны в шестиосные – под середину рамы кузова подкатывалась дополнительная двухосная тележка, что привело к увеличению грузоподъемности в 1,5–2 раза.

В кратчайшие сроки во время войны была организована работа по переоборудованию вагонов для воинских перевозок. Для доставки боеприпасов, горюче-смазочных материалов создавались фронтные «вертушки». Каждая из них состояла из 20 четырехосных цистерн и теплушки для коменданта и караула. Воинские вагоны имели специальную нумерацию.

Вагоны для эвакуации использовались из только что разгрузившихся воинских эшелонов. Вагоны отапливали всем, что попадалось под руку – углем, досками, даже шпалами.

Срочно эвакуировались предприятия из территорий, которым угрожала оккупация. В их числе оказался юго-восток Белоруссии.

Осенью 1941 года было эвакуировано оборудование гомельских заводов. За 8 суток железнодорожники погрузили и отправили 835 вагонов со станками, оборудованием, деталями, сырьем. На Урал и в Поволжье из Гомеля только в августе было отправлено оборудование 42 промышленных предприятий. Потребовалось более 2,5 тыс. вагонов только для эвакуации станков и материалов завода «Гомсельмаш», станкостроительного им. Кирова и

паровозоремонтного заводов. Ежедневно из Гомеля отправлялось только для вывоза грузов 250–300 вагонов. На восток железнодорожным транспортом было отправлено более 80 тыс. человек.

Гомельское вагонное депо двумя эшелонами было эвакуировано на станцию Абдулино Куйбышевской железной дороги, где с первых дней его коллектив включился в работу.

По железной дороге курсировали бронепоезда, восстановительно-санитарные поезда и санитарные летучки. Бронепоезд обычно состоял из бронированного паровоза, который находился в середине поезда, впереди и сзади размещались броневагоны и по две контрольные платформы с каждой стороны.

На крытых бронеплощадках располагались по две пушки и четыре танковых пулемета, а на открытых – зенитные орудия и ракетные установки типа «Катюша». В начале и в конце состава устанавливались контрольные платформы, нагруженные балластом. В качестве балласта платформы загружались мешками с песком и даже запасными рельсами со шпалами, инструментом и противопожарным инвентарем. Благодаря наличию контрольных платформ заложенные под путями мины нажимного действия попадали только на платформу с балластом и не наносили вреда боевой части бронепоезда. Ремонт путей, которые были разбиты минами, осуществлялся силами экипажа бронепоезда.

Для обслуживания поездов создавались передвижные базы. База состояла из полутора-двух десятков товарных и пассажирских вагонов: штабного вагона, вагона-кухни, вагона-мастерской, вагона с боезапасами и т. д. База в «походном положении» бронепоезда перевозилась в общем составе. Если поезд шел в бой, то базу оставляли в безопасном месте, например, в тылу на своей железнодорожной станции.

Железнодорожниками Гомеля было создано 30 передвижных баз по ремонту военной техники, переоборудованы под бронепоезд два паровоза с платформами. Железнодорожники Жлобина в кратчайшие сроки оборудовали бронепоезд на основе четырехосной платформы.

Военно-санитарные поезда разделялись на две категории: постоянные, выполняющие рейсы по маршрутам фронт – тыловые госпитали и временные – санитарные летучки, которые предназначались для перевозки раненых в ближайший тыл. Санитарные летучки в отличие от санитарных поездов были составлены не из пассажирских, а из крытых грузовых вагонов, переоборудованных для перевозки раненых. Санитарные летучки были изготовлены на Жлобинском железнодорожном узле.

В состав военно-санитарного поезда были включены пассажирские вагоны для раненых, изолятор, аптека, перевязочная, кухня и др. В состав поездных бригад, которые обслуживали военно-санитарные поезда, входили

проводники, поездные вагонные мастера, поездной электромонтер и машинист электростанции. Один такой санитарный поезд, например, мог обеспечить доставку в тыл более 500 раненых.

Поездная бригада своими силами, проводила ремонт вагонов: замену окон, смену колесных пар. Для обеспечения питания раненых вагоны оборудовались дополнительными устройствами, для перевозки различной мелкой живности (кур, поросят и т. п.), выращивания зелени. О военно-санитарных поездах писала Вера Панова: «На дальних запасных путях, возле длинного забора, стоял красавец-поезд: свежевыкрашенные темно-зеленые вагоны, алые кресты на белом поле; на окнах — ослепительной чистоты полотняные занавески ручной вышивки».

Фашисты бомбили санитарные поезда, несмотря на четкие опознавательные знаки — наличие красных крестов на вагонах. Поезда возвращались с фронта «раненые». На многих станциях были организованы пункты ремонта таких поездов. Все поезда надо было осмотреть, проверить, отремонтировать системы отопления, электроосвещения, водоснабжения, вставить выбитые стекла. Большие затраты труда требовались при ремонте кузовов, крыш, внутреннего инвентаря.

Победа во многом зависела от подвига железнодорожников, которые в трудные военные годы в сжатые сроки создавали в вагонных депо, военно-санитарные поезда и летучки.

Были организованы управления восстановительных работ и приведены в боевую готовность все восстановительные средства. Специальными формированиями на фронтах руководили головные восстановительные отряды (ГВОТ). Восстановительные и ремонтные поезда разделялись на ремонтные поезда (горемы), поезда для восстановления водоснабжения (водремы), для восстановления связи (связьремы), мостовые восстановительные поезда (мостремы), поезда по ремонту подвижного состава (подремы).

Экстренно была налажена работа по укреплению кадрами пунктов технического осмотра и ремонта вагонов, снабжению запчастями и инструментом. Организовывался безотцепочный ремонт подвижного состава.

Изменились условия и характер ремонта вагонов в депо и на вагоноремонтных пунктах фронтных дорог. До войны вагоны поступали в ремонт с нормальным износом, а в годы войны по действительному техническому состоянию. Было разрешено по результатам осмотра технической комиссией в каждом отдельном случае изменять сроки постановки вагонов в ремонт: вместо капитального ремонта по сроку мог производиться средний ремонт, а вместо среднего ремонта — годовой осмотр.

Требовались большие затраты для восстановления разбитых, сильно поврежденных вагонов. При этом положение осложнялось нехваткой запасных частей и материалов.

После освобождения территории Красной Армией работники вагонного депо приспособляли кузова поврежденных вагонов, в т. ч. немецких под механические мастерские, столовые, служебные помещения, одновременно восстанавливали цеха и депо. В 1944 году предлагалось осуществить ремонт 900 четырехосных крытых вагонов на Алтайском заводе, 850 на Днепродзержинском заводе имени газеты «Правда», 500 полувагонов на Крюковском заводе и 1000 четырехосных платформ на заводе имени Урицкого.

За годы ВОВ было разрушено и повреждено около 40 % вагонного парка. Железнодорожники перевезли 20 миллионов вагонов с солдатами, а также с грузами, снарядами, боевой техникой, продовольствием. Если предположить, что эшелоны выстроены по цепочке, то ими можно обернуть 4 раза всю землю по экватору. Были вывезены за Урал 2,5 тыс. заводов и фабрик, что позволило в кратчайшие сроки восстановить военный и промышленный потенциал страны. В эвакуацию было отправлено 18 миллионов человек, для чего потребовалось более полутора миллионов вагонов.

Несмотря на то, что железнодорожники, в том числе вагонники, работали в чрезвычайно трудных военных условиях, они с честью выполнили свою задачу. Их подвиг достоин светлой памяти многих поколений.

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 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-voyne-kollektiv-avtorov/read/page-26.html>. – Дата доступа : 25.03.2019.

4 Виртуальный музей Победы, посвященный событиям Великой Отечественной войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pobeda.poklonnayaogora.ru/tech/6/>. – Дата доступа : 25.03.2019.

5 Грузовые вагоны постройки 1941–1945 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.1520mm.ru/railcars/wagons-1941-1945.phtml>. – Дата доступа : 25.03.2019.

6 Составы жизни. Санитарные поезда НКП [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://topwar.ru/148735-sostavy-zhizni-sanitarnye-poezda-nkps.html>. – Дата доступа : 24.03.2019.

7 1941–1945 – Железнодорожники внесли значительный вклад в Победу в Великой Отечественной войне [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://poezdon.ru/zheleznaaya-doroga/istoriya-rzhd/1941-1945>. – Дата доступа : 25.03.2019.