

ВОЗМОЖНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ БОЛЬШИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОСТОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

С. М. БОБРИЦКИЙ

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Утром 22 июня 1941 г. в Наркомат путей сообщения с приграничных дорог поступили тревожные сообщения о воздушных налетах. Бомбардировкам авиации врага подверглись Литовская, Латвийская, Эстонская, Белостокская, Брест-Литовская, Белорусская, Западная, Ковельская, Львовская, Юго-Западная, Винницкая и Кишиневская железные дороги [1].

Размеры разрушений и восстановления железных дорог, в том числе и мостов, никогда не достигали таких огромных размеров, как в годы Великой Отечественной войны. Однако паники среди советских железнодорожников не возникало. Они противостояли натиску врага, проявляя организованность, самообладание. Повреждения устранялись быстро, и движение поездов восстанавливалось.

В 1941 г., в период вынужденного отхода нашей армии, железнодорожные войска разрушали оставляемые участки железных дорог, эвакуировали подвижной состав, железнодорожное и, народнохозяйственное имущество. Позднее отступающий противник, пытаясь задержать продвижение Советской Армии, варварски разрушал пути сообщения и в первую очередь железные дороги, стремясь нанести непоправимые потери.

Железнодорожным войскам со спецформированиями МПС пришлось за время войны выполнить такой объем работ по восстановлению железных дорог, какого еще не знала история. Достаточно сказать, что главных путей ими было восстановлено свыше 80 000 км, малых мостов и труб – около 13 000 шт., средних и больших мостов – свыше 2700 шт. общим протяжением около 250 000 пог. м.

Советские железнодорожные войска и восстановительные организации МПС достигли в период Великой Отечественной войны больших успехов в темпах и качестве восстановления искусственных сооружений.

Непревзойденным образцом советского восстановительного искусства является восстановление ряда внеклассных мостов, выполненное железнодорожными войсками темпом до 120 пог. м в сутки (через реки Днепр, Нарев, Нева и др.). При этом уместно отметить, что англо-американские железнодорожные войска достигли максимального темпа восстановления мостов в 52–56 пог. м в сутки (мосты через р. Рейн у г. Дюссельдорф и Дуисбург). Еще один яркий пример – строительство низководного эстакадного моста через реку Неву длиной 1300 м в тяжелейших условиях зимы

под огнем артиллерии противника за 9 суток, темп при этом составил – 130 пог. м в сутки [2].

Восстановление мостов подобными темпами для советских железнодорожных войск было обычным явлением и имело место на многих мостах. Средний освоенный темп восстановления больших мостов составлял 35–40 пог. м в сутки. Эти показатели и по современным меркам временного и краткосрочного восстановления являются достаточно высокими.

В ходе Великой Отечественной войны советскими восстановителями-мостовиками были предложены и внедрены в практику новые типы пролетных строений, краны для их установки, копровое оборудование для забивки свай и мн. др. Кроме того, применение при восстановлении мостов в массовом количестве электро- и пневмоинструмента, водолазных станций, аппаратуры для газовой и электрической (в том числе подводной) резки металлов, пневмо-гидравлических домкратов способствовало сокращению сроков и трудоемкости работ.

Все это не означает, что в деятельности железнодорожных войск по восстановлению мостов на железных дорогах в период Великой Отечественной войны не было недостатков. В первый период войны железнодорожные войска при восстановлении искусственных сооружений встретились с огромными трудностями. Отсутствовала необходимая материально-техническая база. Личный состав железнодорожных войск не имел должной специальной подготовки для выполнения большого объема технически сложных работ по восстановлению мостов.

Все это привело к тому, что в начальный период восстановление мостов железнодорожными войсками выполнялось малыми темпами, в ряде случаев с низким качеством, примитивными способами, при слабой механизации работ. Лишь в дальнейшем, с улучшением технического и материального оснащения, после получения опыта личным составом железнодорожных войск и спецформирований МПС, положение было выправлено – резко повышены темпы, улучшено качество работ и снижена их трудоемкость. Однако и к концу Великой Отечественной войны не всегда темпы восстановления мостов отвечали требованиям обстановки, оставалась высокой и трудоемкость работ, доходившая до 80–120 чел.-дней на 1 пог. м. Тем не менее опыт Великой Отечественной войны по восстановлению мостов на железных дорогах, несмотря на ряд имевших место недостатков, нельзя игнорировать.

В послевоенный период военные железнодорожники продолжили эффективно выполнять работы по капитальному восстановлению мостов на железных дорогах и новому строительству. Участвуя в капитальном восстановлении и строительстве новых железнодорожных мостов, мостовые части приобретают производственный опыт, который необходим для работы на театре военных действий в случае возникновения войны.

Одновременно с этим в послевоенные годы железнодорожные войска и в настоящее время транспортные войска Республики Беларусь и железнодо-

рожные войска Российской Федерации продолжают совершенствовать военно-специальную технику и организацию работ, так как новые условия ведения военных действий предъявляют и новые, более высокие требования к восстановлению железных дорог и мостов на них.

Список литературы

1 Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / под ред. Министра путей сообщения Н. С. Конарева. – 2-е изд., доп. – М. : Транспорт, 1987. – 591 с.

2 Новиков, С. И. 140 лет железнодорожным войскам Беларуси: производственно-практическое пособие / С. И. Новиков [и др.]; Департамент транспортного обеспечения МО. – Минск : Полиграфт, 2016. – 296 с.

УДК 355.94

НУРМАГАМБЕТОВ САГАДАТ КОЖАХМЕТОВИЧ – СИМВОЛ СТАНОВЛЕНИЯ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ НЕЗАВИСИМОГО КАЗАХСТАНА

З. Р. БУРНАЕВ, Ж. М. НАГУМАНОВА, Б. А. БЕРГИБАЕВ
Национальный университет обороны им. Первого Президента Республики
Казахстан – Елбасы, г. Нур-Султан, Республика Казахстан

Как гласит народная пословица: «История земли – история ее народа». Великие люди прошлого, чьи имена вошли в историю, прославляют свое Отечество, свою Землю. Есть Герои, которых знают и будут помнить многие поколения, настоящие и последующие, ведь будущее невозможно без прошлого и настоящего, а патриотизм невозможен без знания истории людей – его несомненных источников и вершителей.

Особую роль в этом ряду великих исторических личностей занимает образ легендарного командира – участника Великой Отечественной войны, первого Министра обороны Республики Казахстан, Героя Советского Союза, первого «Халық Қаһарманы», генерала армии *Нурмагамбетова Сагадата Кожажметовича*. Образ генерала Нурмагамбетова, его облик – служили и служат примером для подражания многим молодым людям, выбравшим своей судьбой самую священную и почетную профессию – защиту своей Родины. Тот факт, что Республиканская школа носит имя великого сына своего народа, также является важным вкладом в сохранение и распространение творческого, духовного и военно-патриотического наследия великого Героя. Отметим, что в военно-историческом музее военно-патриотического центра МО РК, в зале современных ВС РК, есть стенд, где представлены фотографии и личные вещи С. К. Нурмагамбетова. Также в зале установлены его и Елбасы восковые