

для развлечения, чем для дела. Однако именно с нее все и началось... [Электронный ресурс]. – Режим доступа : историк.рф/journal_ monthi/тема-номера-своя-колея/. – Дата доступа : 01.03.2021.

2 Корнилов, Б. – Я буду жить до... [Электронный ресурс]. – Режим доступа : 7lafa.com>books/217259/30. – Дата доступа : 07.03.2021.

3 Маяковский, В. По городам Союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа : rustih.ru/vladimir-mayakovskij-po-gorodam-soyuza/. – Дата доступа : 07.03.2021.

4 Маршак, С. Когда отходят поезда на Петушки? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : s-marshak.ru>works/poetry/poetry403.htm. – Дата доступа : 10.03.2021.

5 О дороге. Горьковская ЖД [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://gzd-1.rzd.ru/ru/1981/page/3290?id=2360>. – Дата доступа : 11.03.2021.

656.025:94(476)''1941/1945

О. П. КИЗЛЯК, Т. Г. СЕРГЕЕВА

*Петербургский государственный университет путей сообщения,
Российская Федерация*

О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (по материалам трудов И. В. КОВАЛЕВА)

В статье выполнен обзор исследований генерал-лейтенанта технических войск, доктора военных наук Ивана Владимировича Ковалева, в годы Великой Отечественной войны начальника Центрального управления военных сообщений, члена Транспортного комитета при Государственном Комитете Обороны, Наркома путей сообщения. В его трудах содержится богатый материал о работе советского транспорта в сложных военных условиях, обобщается опыт транспортного обеспечения стратегических операций Великой Отечественной войны и нужд народного хозяйства [1,2].

В первые часы войны, реализуя свой молниеносный план и стремясь парализовать работу транспорта, немецко-фашистская авиация начала поражать с воздуха железнодорожные объекты на приграничных территориях. К исходу первого дня войны враг занял почти все приграничные станции, на ряде участков высадил воздушные десанты для захвата железнодорожных мостов, а также забросил в тыл диверсантов. Телефонная связь на многих дорогах была прервана. Основные магистрали уже к 25 июня превратились в тупиковые линии.

В период с 22 июня по 1 июля 1941 года немецкая тактическая авиация бомбила только места скопления большого числа поездов – Минский, Оршанский, Брянский, Смоленский железнодорожные узлы. Налеты производились ежедневно в одно и то же время с 21 до 6 ч. Разрушения в узлах, завалы, опрокинутый подвижной состав значительно снижали пропускную

способность прилегающих к узлам участков вплоть до ее полной потери. В связи с этим в начале июля 1941 года было принято решение не допускать в ночное время скопления подвижного состава в узлах, а выводить его на промежуточные станции и даже на перегоны. Ночью перегоны и отдельные поезда на них были почти неуязвимы. В результате реализации такого решения эффективность вражеской авиации значительно снизилась. Несмотря на неистовые ночные бомбежки, утром железнодорожники быстро восстанавливали 1–2 пути для организации сквозного пропуски поездов.

Следует отметить, что в течение первой недели войны железные дороги СССР выполнили такой объем перевозок, на который дореволюционной России в начале первой мировой войны потребовалось два с половиной месяца.

В июле 1941 года самолеты противника совершили 1470 налетов на различные объекты железной дороги. До ноября интенсивность налетов повышалась. В период обороны Москвы было совершено 395 налетов вражеской авиации, сбросившей на коммуникации 2768 бомб. Однако бомбардировкам подвергались не только дороги Центра. В октябре–декабре 1941 года фашистская авиация почти ежедневно совершала налеты на объекты 25 сравнительно удаленных от фронта железных дорог – Горьковской, Казанской, Пензенской, Октябрьской, Калининской, Киевской и Курской. С начала войны по декабрь 1941 года они подверглись 5939 налетам (в среднем 33 налета в сутки).

Для прикрытия объектов в первом периоде войны не хватало средств ПВО. К концу ноября были прикрыты только 12 железнодорожных узлов, тогда как в боевом прикрытии нуждались 25 узлов и крупных мостов. Во многих случаях противник бомбил железнодорожные коммуникации совершенно безнаказанно. С начала войны по декабрь 1941 года враг сбросил на железнодорожные объекты более 46000 авиабомб. И все же работа железных дорог продолжалась. Средняя продолжительность перерыва движения в этом периоде составила 5–6 ч.

К лету 1942 года командование противника изменило тактику и подвергло бомбардировкам железнодорожные участки, узлы, крупные станции, мосты. Налеты производились систематически, небольшими группами (2–6 самолетов), а при действиях против мостов – одиночными самолетами. Так, в 70 налетах на железнодорожную станцию Арчеда участвовало около 1200 самолетов, которые сбросили на нее более 5 тысяч бомб. На линию Гмелинская – Астрахань враг, совершив более 400 вылетов, сбросил более 8,5 тысяч бомб.

Самые сильные удары авиации противника наносила по железнодорожным объектам непосредственно в районе боевых действий. В отдельные дни августа 1942 года немецкие самолеты до 17 раз бомбили Сталинградский железнодорожный узел. При этом фашистские летчики «охотились» за поездами с горючим и боеприпасами. В период Сталинградской битвы в октябре 1942 года на узел Баскунчак противник сбросил 1374 авиабомбы, на участок Баскунчак – Астрахань – 3893 авиабомбы, участок Поворино –

Иловая – 59 тысяч бомб. Всего за время Сталинградской битвы на железные дороги в районе Сталинграда было совершено 60 тысяч самолето-вылетов и сброшено 90 тысяч бомб. И все же, несмотря на сохранение превосходства фашистской авиации (к декабрю 1942 года 4545 боевых самолетов против 3500 с нашей стороны), парализовать работу железных дорог по-прежнему не удалось.

К весне 1943 года противник уже не имел полного господства в воздухе, а количество средств ПВО на узлах и других важных объектах значительно увеличилось. Однако авиация еще наносила ощутимые удары с большой высоты или на бреющем полете. Нападению подвергались узлы, станции, перегоны, отдельные поезда и паровозы. За каждый подбитый паровоз фашистский летчик получал железный крест.

В Курской операции противник напрягал все свои силы, стремясь любой ценой разрушить советские железнодорожные коммуникации. На участок Касторная – Курск днем и ночью за два месяца было сброшено 4 тысячи бомб. После активизации применения средств ПВО ночные налеты прекратились, но днем авиация продолжала бомбить мосты, узлы и станции. Особенно интенсивной бомбардировке подвергался Курский узел. 2 июня 1943 года немецкая авиация совершала налеты группами по 20–70 самолетов общей численностью 834 самолета. Бомбометание производилось с интервалом 3–5 часов. Всего было сброшено около 2000 бомб, из них большое количество замедленного действия с замедлением до 72 часов. Были разрушены 12 км пути, 120 стрелочных переводов, 300 пролетов связи, водоемное здание, мастерские, угольные эстакады, путепровод на воронежском обходе.

Наряду с бомбежкой важных железнодорожных узлов и станций противник производил налеты на мосты как на наиболее трудоемкие для восстановления объекты. За апрель – май 1943 года немецкая авиация совершила более 120 налетов на мосты на участке Касторная – Курск – Льгов. В результате движение по участку было прервано на 320 часов.

В целом к 1943 году потери пропускной способности железных дорог в результате налетов были гораздо ниже, чем в 1941–1942 гг. Это стало возможным благодаря ПВО узлов, районов выгрузки, мостов, сопровождения воинских поездов. Важную роль сыграли построенные обходы узлов. Всего в 1943 году на объекты железнодорожного транспорта фашистская авиация совершила 6915 налетов, сбросив более 86 тысяч авиабомб. В последующих операциях интенсивность воздействия вражеской авиации по объектам железных дорог значительно снизилась – сказывалось господство советской авиации в воздухе. В 1944 году количество налетов уменьшилось до 1161, но количество сброшенных авиабомб составило 86,3 тысяч.

За 4 года войны немецко-фашистская авиация совершила около 20000 налетов на объекты железных дорог. В них участвовало около 60 тысяч самолетов, сброшено 243000 фугасных и осколочных и более 120000 зажига-

тельных бомб. Всего в ходе войны на территории СССР было разрушено 65 тысяч км пути (61 % от общей протяжённости), 13 тысяч мостов (72 %), 317 паровозных депо (40 %); 15800 паровозов (79 %); 4100 станций (76 %). Противник израсходовал по железнодорожным объектам 44 % от общего количества авиабомб, из них 30 % – в начальный период войны.

Для восстановления железных дорог уже в январе 1942 года были созданы и приданы фронтам объединённые военно-восстановительные организации, управления военно-восстановительных и заградительных работ, проектные организации «Воентранспроект», подразделения материального снабжения, а также спецформирования НКПС: мостовые поезда, передвижные вагоны-мастерские (летучки) для восстановления пути, подвижного состава, устройств связи, электро- и водоснабжения. Руководителем технического отдела ГУВВРА был назначен К. Г. Протасов, в дальнейшем видный ученый и ректор ЛИИЖТа с 1951 по 1966 год.

Личный состав спецформирований с января 1942 года был переведен «на положение состоящих в рядах Красной Армии». Железнодорожники оперативно устраняли повреждения несмотря на непрерывающийся огонь противника.

Для охраны общественного порядка, борьбы с уголовной преступностью и хищениями социалистической собственности на железнодорожном транспорте в июне 1942 года были организованы линейные отделы, отделения, оперативные пункты и посты [3]. В 1943 году более четким стало взаимодействие оперативных групп НКГБ с группами партизанской боевой и диверсионной работы. Эти группы базировались в расположении партизанских соединений. Существенно активизировалась диверсионная деятельность оперативных групп НКГБ на железных дорогах, особенно в августе – сентябре 1943 года, когда советские войска готовили и осуществляли крупные наступательные операции. В результате диверсий на железных дорогах была затруднена переброска немецких войск с северо-западного и западного стратегических направлений на юго-западное, нанесён серьезный урон противнику в живой силе, технике и вооружении. В 1943 году было пущено под откос 1039 железнодорожных эшелонов с живой силой и боевой техникой противника, взорвано 220 железнодорожных и шоссейных мостов. С продвижением советских войск на запад оперативные группы, действовавшие в тылу противника, продвигались вместе с отступавшими войсками и на новом месте продолжали свою деятельность.

В январе 1943 года была создана Главная военная железнодорожная прокуратура [3]. «Все для фронта, все для победы», – под этим девизом прокуроры и следователи вместе со всем советским народом с честью прошли через испытания военных лет. Важнейшей задачей военной прокуратуры являлось осуществление надзора за исполнением постановлений Государственного Комитета Обороны, относящихся к деятельности железнодорожного транспорта, в первую очередь об обеспечении воинских

перевозок. Решая эту задачу, прокуратура боролась с простоями подвижного состава под погрузкой и выгрузкой, с задержками в продвижении воинских эшелонов, поездов с боеприпасами и другими военными грузами. Нередко военные прокуроры, следователи возглавляли отряды по тушению пожаров, возникавших во время воздушных налетов, рассредотачивали воинские эшелоны, составы с вооружением и боеприпасами и другими военными грузами, организовывали оборону при неожиданных высадках на станциях вражеских десантов.

За годы, прошедшие после Второй мировой войны, в нашей стране и за рубежом опубликовано немало книг, в которых детально описана и проанализирована работа транспорта в условиях военного времени. Несомненно, этот уникальный опыт стал достоянием истории.

Исход Великой Отечественной войны – войны, насыщенной техникой громадных армий, исключительной маневренностью войск и перемещением значительных оперативных и стратегических резервов, – во многом зависел от развития транспортных путей и эффективности транспортной работы. Труд И. В. Ковалева «Транспорт в Великой Отечественной войне» впервые обобщил гигантскую работу транспорта и убедительно продемонстрировал героизм огромной армии советских транспортников, а уроки и выводы будут учитываться при решении задач, связанных с решением сложного комплекса проблем организации массовых воинских и народно-хозяйственных перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Ковалев, И. В. Транспорт в решающих операциях Великой Отечественной войны / И. В. Ковалев. – М. : Знание, 1969. – 48 с.

2 Ковалев, И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.) / И. В. Ковалев. – М. : Наука, 1981. – 480 с.

3 Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / И. В. Ковалев; под ред. Н. С. Конарева. – М. : Транспорт, 1985. – 576 с.

УДК 82:625.1(476)

А. Л. КИШТЫМОВ

Республиканская лаборатория историко-культурного наследия ГНУ «Центр исследований белорусской культуры, языка и литературы Национальной академии наук Беларуси», г. Минск

РЕЛЬСЫ КАК СТРОЧКИ: БЕЛОРУССКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ НА СТРАНИЦАХ ЛИТЕРАТУРНЫХ ПРОИЗВЕДЕНИЙ

Промышленный переворот и модернизационные процессы конца XVIII – начала XX в. стали поворотным этапом во всей всемирной истории. Не-