

КОЛОННЫ ПАРОВОЗОВ ОСОБОГО РЕЗЕРВА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941–1945 гг.

С. Ф. НОВИКОВ

*Гомельский колледж – филиал учреждения образования
«Белорусский государственный университет транспорта»*

Во время Великой Отечественной войны железные дороги были естественным связующим звеном между фронтом и тылом, обеспечивали функционирование армии, поэтому для противника являлись важным объектом бомбёжек. В этих условиях в СССР железные дороги продолжали функционировать и в 1941 году обеспечили 93 % всего грузооборота страны.

Каждодневный многосменный труд железнодорожника в военное время был на грани человеческих возможностей, в условиях которого подвиг стал повседневностью, проявление героизма – трудовой необходимостью.

С апреля 1942 года на уровне Наркомата путей сообщения обсуждался вопрос, как в условиях войны сохранить паровозный парк для обслуживания фронта и сражающегося тыла. Требовалось приведение этого парка в такое состояние, чтобы можно было в любую минуту бросить большую группу паровозов с одной дороги на другую дорогу, с одного фронта на другой. Нужно было изменить существующий порядок, при котором паровозы закреплены за определенным депо и могут работать только от одного узла до другого.

Весной и летом 1942 года в качестве эксперимента в Московском железнодорожном узле было создано 11 колонн по 30 паровозов, которые использовались для фронтовых перевозок и для разгрузки железных дорог на напряженных направлениях. В колонны направлялись лучшие железнодорожники. Они приняли участие в битве под Москвой. Среди них были и железнодорожники станции Гомель и Жлобин [5, 12]. Эксперимент показал положительные результаты.

С оккупированной территории СССР все железнодорожники, за исключением тех, кто был оставлен для организации подпольной работы, поступили в распоряжение НКПС и были направлены на тыловые или прифронтовые дороги – в состав колонн паровозов особого резерва НКПС.

6 мая 1942 года был издан приказ Народного комиссара путей сообщения А. В. Хрулева N 3354 о формировании первой колонны паровозов особого резерва – ОРКП-1, которая должна находиться в распоряжении НКПС и выполнять особые задания. 15 мая приказ был выполнен, и колонна № 1 стала боевой единицей железнодорожных войск Советского Союза. Впоследствии генерал армии А. В. Хрулев отмечал, что паровозные колонны провезли победу Красной Армии от Сталинграда до Берлина и результат их работы от момента создания до окончания войны превзошел все ожидания [4].

Массовое формирование колонн началось в середине сентября 1942 года. В течение 1942 года было сформировано 37 колонн общей численностью 840 паровозов. Всего за время войны было сформировано 106 колонн из 2280 паровозов. Численность их личного состава составляла более 32 тысяч человек. Паровозные колонны относились к особому резерву НКПС [1; 4].

Паровозные колонны представляли собой особую форму эксплуатации, при которой обеспечивалась высокая манёвренность, оперативность, возможность массовых воинских перевозок, способность успешно работать в отрыве от локомотивных депо и от ремонтных баз на больших полигонах. Новые мобильные подразделения были относительно независимы и с успехом вели поезд по магистралям, где были разрушены депо и пункты снабжения.

Паровозная колонна из 30 паровозов имела штат из 427 человек. Колонна из 15 паровозов – 217 человек. Колонна представляла собой воинскую часть. Личный состав колонн состоял на положении военнослужащих, принимал воинскую присягу, снабжался оружием. Экипаж паровоза назывался взводом, командиром которого был старший машинист паровоза. За каждым паровозом закрепляли две поездные бригады, каждая по 13 человек. Начальник колонны был командиром части и утверждался приказом Наркома путей сообщения [1; 7].

Среди вагонов одного паровоза был один турный вагон для отдыха и проживания обеих поездных бригад (26 человек), а также двух слесарей и проводника [4; 147]. Паровоз с прикрепленным к нему турным вагоном мог вести поезд на участках вдвое, втрое большей протяженности. Когда истекло время работы одной паровозной бригады, ее подменяла на любой станции другая, а первая отдыхала в турном вагоне. На стоянках слесарь, машинист, помощник и кочегар выполняли мелкий ремонт [2].

В тендеры паровозов загружался повышенный запас топлива, наращивались борта. Броней обшивались стенки и крыша паровозных будок. Усиливались тележки тендера, подготавливались цистерны для нефти и воды, жилые вагоны для обслуживающих бригад [4, с. 148].

В ОРКП выделялись только легкие или средние паровозы – всегда строго однотипные для одной колонны, чтобы обеспечивать быстрый ремонт одной марки. В основном это были «Эу» или «Эм», а на южных фронтах – ещё и «СО». Паровозы «Э» были лёгкие и поэтому могли проходить по хлипким, на скорую руку построенным прифронтовым линиям и проводить по ним к фронту типовые 15/20/25-вагонные эшелоны.

Колонна из 30 паровозов была в состоянии обслуживать конкретный участок фронта. При подготовке и проведении стратегических, фронтовых и армейских операций колонны обеспечивали передислокацию и скрытое сосредоточение больших масс войск, боевой техники и всего необходимого для осуществления этих операций. В каждой ОРКП были свои передвижные ремонтные мастерские, подвижные склады, бани-прачечные. Колонна способна успешно работать в отрыве от локомотивных депо и ремонтных баз на боль-

ших полигонах. Они направлялись в прифронтовую полосу и закреплялись за определенными фронтами, которые обретали оперативную мобильность и устойчивое снабжение, включая тяжелую технику. Ведь один состав равнялся работе 800–1000 полуторок или 300–350 студебеккеров.

Железнодорожники в составе колонн водили поезда на расстоянии видимости сигналов идущего впереди состава. Нередко эшелоны подвозились прямо к переднему краю обороны. С августа 1942 года паровозы ОРКП работали на Волжской рокаде Петров Вал – Иловля – Сталинград, построенной за три летних месяца 1942 года [4, с. 149].

Летом 1942 года в депо Москва-Пассажирская-Киевская из лучших железнодорожников Белорусской железной дороги (в основном из депо Гомель) была создана ОРКП-4, в которой 25-летняя Елена Чухнюк – первая и единственная женщина-машинист паровоза станции Гомель – служила старшим машинистом. (После войны стала учащейся нашего колледжа). Елена возглавила комплексную бригаду паровоза «Эм723-88», имея в подчинении две бригады из 26 человек. В ОРКП-4 командиром роты был Виталий Дмитриевич Рывкин, бывший заместитель начальника депо Жлобин [8].

С лета 1942 года ОРКП-4 обслуживала прифронтовую полосу Сталинградского направления [5, с. 12]. Елена стала одной из трёх железнодорожниц, которые первыми в годы войны удостоены звания «Герой Социалистического Труда».

В паровозных бригадах наряду с мужчинами служили женщины [3].

В паровозной бригаде ОРКП-1 служила в качестве старшего машиниста Мария Александровна Гольдштейн (Аристова), которая в предвоенные годы стала первой женщиной, водившей тяжеловесные поезда. В годы войны она с мужем Леонидом Аристовым была в одной бригаде, и на протяжении всей службы они возили с собой в турном вагоне маленького сына, поскольку оставить его было не с кем. В общей сложности Мария Гольдштейн провела на фронте более тысячи поездов, и за все годы в экипаже не было ни одной жертвы.

В огненные рейсы кондукторами на тормозных площадках были 17–18-летние Надя Семенюта, Таня Омельченко, Клава Фомина, Тамара Паткина и мн. др. [2].

Особую роль паровозные колонны сыграли в обеспечении воинских перевозок в 1942 году под Сталинградом, где работало 500 единиц паровозов, и под Курском в 1943-м, где насчитывалось более 600 паровозов.

Железнодорожники обеспечили подготовку и проведение более 50 стратегических и наступательных операций, осуществленных советскими вооруженными силами в ходе Великой Отечественной войны. Паровозные колонны принимали участие во всех стратегически важных сражениях. Успеху этих операций способствовала своевременная доставка из глубины страны боеприпасов, горючего, продовольствия и других средств. Общий объем перевозок в период подготовки решающих сражений достиг 1 млн тонн.

По оценкам многих специалистов, колонны паровозов стали таким же знаковым и важным явлением периода войны, как штурмовики Ил-2, или «катушки». К концу 1944 года они обеспечили высокую мобильность фронтов Красной Армии в целом, превзойдя в этом показателе вермахт, снабжение которого велось «по-старинке» – линейными локомотивами, привязанными к депо и узлам.

В 1945 году Красная Армия с боями продвигалась на запад. Бригады быстро осваивали участки зарубежных железных дорог: изучали сигнализацию, профиль пути, расположение станций. Паровозы колонн особого резерва НКПС можно было встретить в Варшаве, Вене, в Будапеште и Бухаресте. В Берлин первой вошла колонна № 35 под руководством С. М. Любарова.

Локомотивные бригады, работая в исключительно сложных условиях, во время непрекращающихся бомбардировок авиации и обстрелов многократно проявляли мужество, самоотверженность и героизм. Не было и дня, чтобы немцы не охотились за идущими к фронту воинскими эшелонами. Не было паровоза, который не имел бы пробоин. Хроническая бессонница, постоянное напряжение сопровождали железнодорожников их в пути. Они стойко переносили все невзгоды, помня о главном – доставить грузы в срок, и с честью справились со своими задачами в годы Великой Отечественной войны.

Начальник тыла 1-го Белорусского фронта генерал-лейтенант Н. А. Антипенко писал: «...На всем боевом пути войск нас выручали паровозные колонны особого резерва НКПС. Мы видели в них один из лучших отрядов защитников Родины».

Родина высоко оценила ратный труд бойцов и командиров колонн. 22 из них присвоено звание Героя Социалистического Труда. Среди них начальники паровозных колонн К. И. Даниленко, Н. А. Макаров, машинисты Н. Н. Атаманов, А. В. Гострый, А. Х. Делов, Н. П. Кутепов, М. И. Кушнер, А. Ф. Дескин, В. И. Мурзич, К. Н. Мышастый, А. И. Покусай, А. Г. Смирнов, Е. М. Чухнюк, А. А. Янковский, поездные вагонные мастера А. В. Глебов, П. А. Ермаков, главный кондуктор Н. Я. Епанчин. Сотни и сотни машинистов, помощников машинистов, кочегаров, поездных вагонных мастеров, кондукторов удостоены орденов и медалей [2]. За героизм и мужество, проявленные при обороне Сталинграда, более 260 работников колонн были награждены знаками «Почетному железнодорожнику» [4].

О боевом пути железнодорожников в колоннах паровозов особого резерва НКПС снят художественный фильм «Коридор бессмертия».

Высокую оценку работе советского железнодорожного транспорта дали союзники по антигитлеровской коалиции. Так, в сборнике военно-исторических материалов, изданном в 1955 г., написано: «Следует отметить отличное использование русскими железных дорог, осуществляли стратегическое сосредоточение и переброску одной или нескольких армий в невероятно короткие сроки. Использовали непрерывный поток эшелонов, которые следовали на расстоянии зрительной связи друг от друга, движение в одном

направлении по всем колеям... русским удалось ошеломить немецкое командование, так как подобная быстрота перевозок по железным дорогам шла вразрез с имеющимся опытом» [6, с. 61].

Гомельские железнодорожники в составе ОРКП обеспечивали все крупные стратегические операции Великой Отечественной войны: битву под Сталинградом и на Курской Дуге, прорыв блокады Ленинграда, операцию по освобождению Беларуси, взятие Берлина и т. д. Их трудовая и боевая деятельность является ярким примером для всех поколений, примером стремления народа к свободе и независимости.

Список литературы

1 Колонны паровозов особого резерва НКПС: Страницы истории / сост.: В. Д. Аленичев, А. И. Логинов. – М. : Транспорт, 1990. – 270 с.

2 **Конарев, Н. С.** Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 [Электронный ресурс] / Н. С. Конарев. – Режим доступа : <https://nice-books.ru/books/proza/o-vojne/239567-n-konarev->. – Дата доступа : 23.10.2023.

3 К 150-летию железной дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_. – Дата доступа : 10.09.2023.

4 **Манжосов, А. Н.** Деятельность особого резерва колонн паровозов (1942–1943 гг.) [Электронный ресурс] / А. Н. Манжосов. – Режим доступа : https://portalus.ru/modules/motors/rus_. – Дата доступа : 23.10.2023.

5 **Манжосов, А. Н.** Колонны паровозов особого резерва Наркомата путей сообщения / А. Н. Манжосов // Железнодорожный транспорт. – 2005. – № 4. – С. 12–16.

6 **Персианов, В. А.** Управление железнодорожным транспортом и особенности эксплуатационной работы / В. А. Персианов // Железнодорожный транспорт. – 2005.– № 6. – С. 58–61.

7 Спецформирования на колёсах [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.gudok.ru/newspaper>. – Дата доступа : 23.10.2023.

8 Фронтные дороги Елены Чухнюк // Вестник героев. – № 28/5. – 2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.warheroes.ru>. – Дата доступа : 10.10.2023.

УДК 27

ПОДВИГ НОВОМУЧЕНИКОВ И ИСПОВЕДНИКОВ ЦЕРКВИ РУССКОЙ

М. И. ПИСАРЕНКО

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

С 28 по 30 октября 1937 года по всей Советской Белоруссии прокатилась волна расстрелов верующих, и поэтому и в церковном, и в гражданском календаре последние дни октября стоят особо как дни национальной скорби, а