

## Железные магистрали Победы!

*«Если бы не чёткая работа железнодорожного транспорта,  
если бы не геройский труд железнодорожников, не было бы Победы»*

Маршал Советского Союза Георгий Константинович Жуков

В этом году мы отмечаем 80-летие Победы в Великой Отечественной войне, ставшей для нашего народа борьбой за право на существование. Вся страна встала на борьбу с фашистско-германскими захватчиками, из каждого региона на фронт уходили добровольцы, а труженики тыла совершали трудовой подвиг, самоотверженно работая на заводах, в колхозах, госпиталях, научных лабораториях, на транспорте, бесперебойно обеспечивая фронт всем необходимым.

Свой вклад в достижение Победы внесли и железнодорожники.

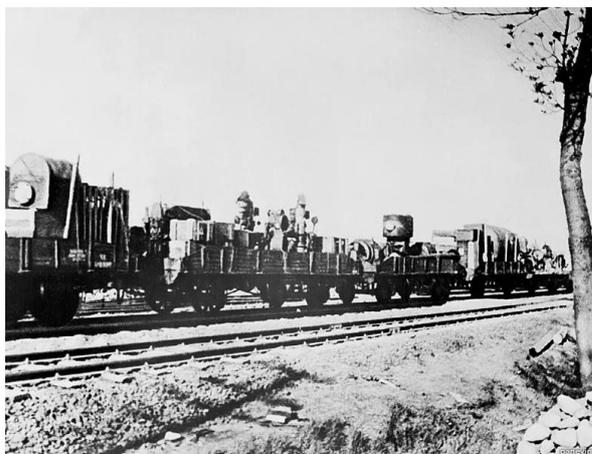


С первых дней войны железные дороги стали связующим звеном фронта и тыла, имевшим первостепенное значение для выполнения боевых операций, снабжения войск Красной армии, повышения устойчивости функционирования экономики страны в условиях военного времени.

Роль железнодорожников в Великой Отечественной войне отмечена многочисленными трудовыми и боевыми подвигами.



В период Великой Отечественной войны по железным дорогам перевезено около 20 миллионов вагонов с военнослужащими, боевой техникой, снарядами и продовольствием для обеспечения мобилизационных перевозок, стратегического развёртывания сил Красной армии, оперативной переброски войск, вооружения и боевой техники. А также 67 млн вагонов народно-хозяйственных грузов, что в том числе обеспечило эвакуацию на восток страны более 2700 крупных предприятий. В целом во время войны на железнодорожный транспорт пришлась подавляющая часть грузооборота – свыше 80%.



Одновременно с бесперебойным обеспечением перевозок война потребовала огромных усилий по восстановлению железных дорог. План «Барбаросса» содержал следующую цель: «Русские железные дороги и пути сообщения должны быть перерезаны или выводиться из строя». И уже в 4 часа утра 22 июня фашисты нанесли авиаудары по 11 железным дорогам. Всего за период войны на территории СССР гитлеровскими войсками были уничтожены 26 из 54 железных дорог довоенной сети и повреждены 8 магистралей, разрушив 65 000 км пути, 13 тысяч мостов общей протяженностью около 300 км, 4100 станций, 2436 вокзалов, 317 паровозных депо и другие железнодорожные объекты и устройства.



Войнам-железнодорожникам приходилось работать в условиях непрерывной бомбежки и обстрелов, часто с оружием в руках защищать стальные магистрали и родную землю от врага. За первые 6 месяцев войны на фронтовых и прифронтовых магистралях были выполнены восстановительные работы по засыпке воронок, укладке путей, стрелочных переводов, подвеске телефонно-телеграфных проводов и т.д. в объеме, достаточном для постройки новой железнодорожной линии протяжением в 400 километров. Уже в 1941 году восстановлены 834 километра железных дорог. На завершающем этапе Великой Отечественной войны на железнодорожном транспорте продолжались широкие работы по восстановлению разрушенного хозяйства. Только за 5 месяцев 1945 г. части железнодорожных войск восстановили 21 676 км железнодорожных линий. Значительный объем работ производился по восстановлению стальных коммуникаций на территории стран, которые освобождали от фашизма Советские войска. На территории Германии, Польши, Венгрии, Австрии, Чехословакии воины-железнодорожники восстановили 23 733 км железных дорог. Одна из особенностей работ по восстановлению зарубежных магистралей —значительно меньший объем разрушений по сравнению с разрушениями на территории СССР. Например, процент разрушенных путей в Венгрии и Румынии не превышал 6-8, в Германии — 1,8.

Всего за годы Великой Отечественной войны было восстановлено главных путей 81332 км, вторых путей 6901 км, станционных путей 29041 км, стрелочных переводов 76984. Кроме того, было построено и восстановлено 2720 км железных дорог узкой колеи, 73456 км линий связи, 7990 станций и разъездов, 2 345 пунктов водоснабжения и ряд других сооружений. Эти цифры

говорят о гигантском труде и беззаветном героизме тружеников железных дорог.

Необходимо отметить, что такой масштаб выполненных задач стал возможен в виду системного развития транспортной отрасли в довоенный период. Так, например, только 1938 год парк грузовых вагонов увеличился на 23383 единицы, к 1940 году двухпутные линии составили треть протяжённости всех железных дорог страны, к 1941 году были электрифицированы 1865 км железнодорожных линий, было начато производство более современного тягового подвижного состава.

Уже с 24 июня 1941 года на железных дорогах страны был введен военный график работы, предусматривавший первоочередной пропуск воинских эшелонов, максимальное использование пропускных способностей линий. Количество пассажирских поездов сократилось до минимума. Время прохода перегона и стоянки на станции стало для всех поездов одинаковым. Исключался обгон одного поезда другим. Это позволяло максимально ускорить и одновременно упростить работу. Военное положение в железнодорожной отрасли было введено в апреле 1943 года. Итогом этого решения стало уменьшение оттока работников на фронт, так как железнодорожники стали военнообязанными, повышение производительности труда ремонтных мастерских и в целом железнодорожного комплекса. Было обеспечено перевыполнение плана перевозок. К концу 1943 года – на 3,2%.



Годы войны отмечены появлением на железнодорожном транспорте большого числа новаторов, опыт которых широко распространялся и отмечался в прессе военного периода.



Машинист паровозного депо на станции Новосибирск **Николай Александрович Лунин** Герой Социалистического Труда (1915-1968 гг.) в 1941 году предложил, чтобы каждый член паровозной бригады овладел ремонтной специальностью для увеличения объёма ремонта, выполняемого силами самой паровозной бригады, что позволило снизить время простоя в депо и содержать паровозы в исправном состоянии.



Начальник станции Рыбное Московско-Рязанской железной дороги **Николай Романович Колобов** Герой Социалистического Труда (1907-1999 гг.) в 1941 году организовал работу по переформированию транзитных поездов, идущих в Москву, несмотря на непрерывные бомбёжки, за 15–18 минут, тогда как в мирное время на это уходило до 50 минут. Так, 2 ноября 1941 года во время выгрузки воинских частей и вооружения вражеские бомбардировщики сбросили на станцию более 40 бомб. После окончания бомбёжки надо было растаскивать составы, маневрировать паровозами, а главное - воодушевлять людей на нелёгкую работу. Колобов бросается к горящим вагонам, сам расцепляет их, отдаёт приказание работникам станции. В критических ситуациях в любое время суток личным примером он вдохновлял подчинённых. Для повышения пропускной способности станции часть

поездов пропускались без остановки. Их техническое состояние проверялось поездными бригадами на остановках в пути следования.



Начальник Северо-Донецкой железной дороги **Пётр Фёдорович Кривonos** Герой Социалистического Труда (1910-1980 гг.) будучи еще машинистом паровозного депо Славянка Донецкой железной дороги первым на транспорте при вождении грузовых поездов увеличил форсировку котла паровоза, благодаря чему техническая скорость была повышена вдвое, до 46-47 км/час.



Машинист паровоза депо Вологда Северной железной дороги **Василий Иванович Болонин** Герой Социалистического Труда (1901-1964 гг.) во время Великой Отечественной войны Болонин водил тяжеловесные маршруты, боролся за быстрый оборот паровоза. Болонин, его напарник Баженов и машинист Вологодского депо Тюнин явились инициаторами безостановочного сквозного вождения тяжеловесных поездов. Положил начало вождению сдвоенных поездов. Когда осенью 1941 года немцы захватили Донбасс, в СССР возник дефицит угля. Болонин вычислил, какой запас дров необходим для безостановочного движения состава. Кроме того, он установил заглушку в тендерном водяном баке так, что его емкость стала больше. Василий Иванович

составил таблицу, в какое время можно использовать те или иные дрова и какой влажности. Такой подход вместе с отличным содержанием паровоза позволил совершать скоростные рейсы с поездами повышенного веса и экономить за каждую поездку 12-15 кубометров дров. Опыт Болонина был применен во всех паровозных депо приказов Народного комиссариата путей и сообщения. Так, паровозники депо Вологда за девять месяцев сэкономили 72775 кубометров дров. В переводе на деньги — это 1538275 рублей. На эти них можно было построить пять паровозов или изготовить 16000 мин.



Машинист депо Гомель Белорусской железной дороги **Елена Мироновна Чухнюк** Герой Социалистического Труда (1917-2014 гг.) в период Великой Отечественной войны водила воинские поезда с оружием и боеприпасами к линии фронта - под Ельцом, Сталинградом, Курском, на Днепре.



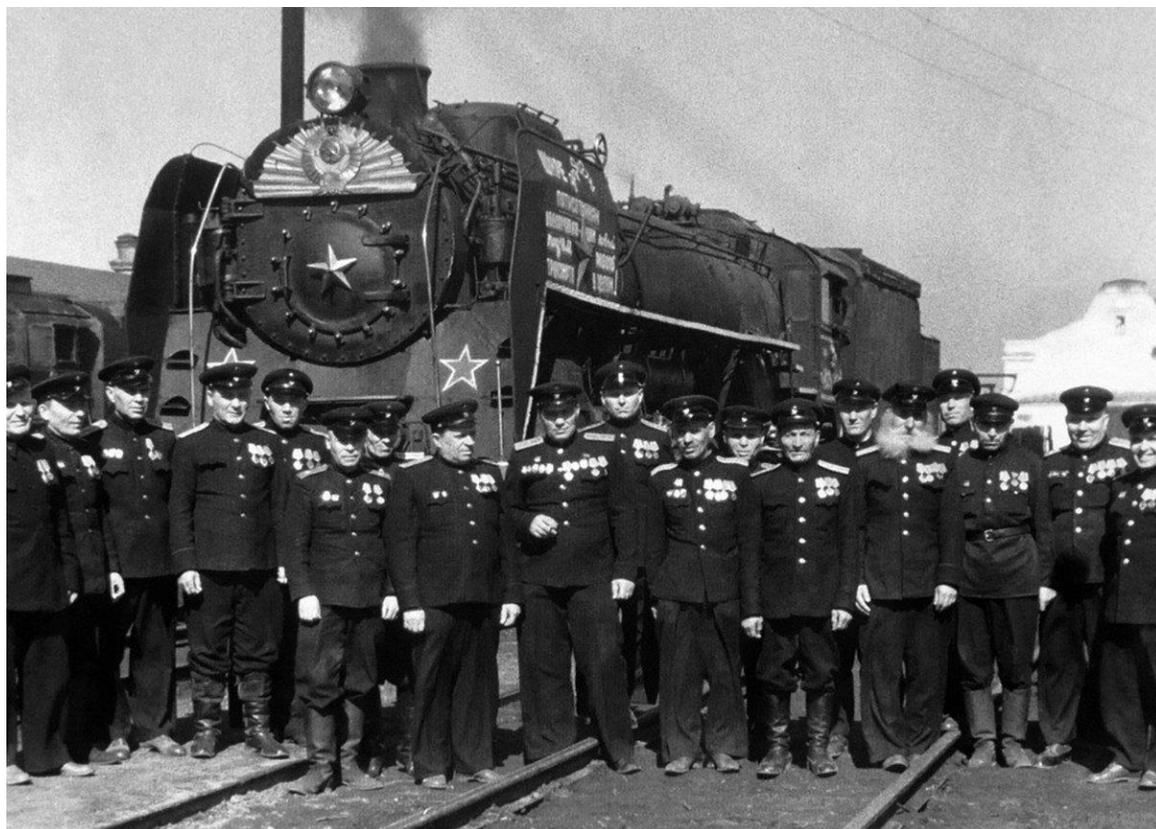
Старший стрелочник станции Валдай Калининской железной дороги **Александрова Антонина Николаевна** Герой Социалистического Труда (1920-1949 гг.) в 16 лет стала работать на станции Ленинград-Варшавский Октябрьской железной дороги. В конце августа 1941 года фронт подошёл к Ленинграду. Она находилась на станции под бомбёжками и обстрелами, продолжала работать. Ей приходилось обслуживать шесть стрелочных постов, выполнять обязанности сигналиста и сцепщика.



Путевой обходчик Свердловской дистанции пути Свердловской железной дороги **Максим Афанасьевич Казанцев** Герой Социалистического Труда (1901-1948 гг.) выступил с инициативой организовать из путевых обходчиков соседних участков и членов семей ремонтную бригаду для проведения весенне-летнего ремонта пути. Инициатива М. А. Казанцева поддерживалась Наркоматом путей сообщения, а также хозяйственными руководителями, партийными и профсоюзными организациями на всех дорогах. Почин подхватили около 18 тысяч путевых и мостовых обходчиков, дежурных по переездам и членов их семей. За шесть месяцев 1943 года такие бригады отремонтировали почти 2100 километров пути, оздоровили 108 тысяч

шпал. В 1944 году на сети железных дорог насчитывалось уже 5080 казанцевских бригад.

Героический труд железнодорожников знает имена многих других людей, которых можно перечислять долго.



Всего же за годы Великой Отечественной войны звание Героя Социалистического Труда было присвоено 127 железнодорожникам. Орденами и медалями были награждены 28420 рабочих и служащих отрасли, а высшую отраслевую награду - почётный железнодорожник получили 28259 человек.



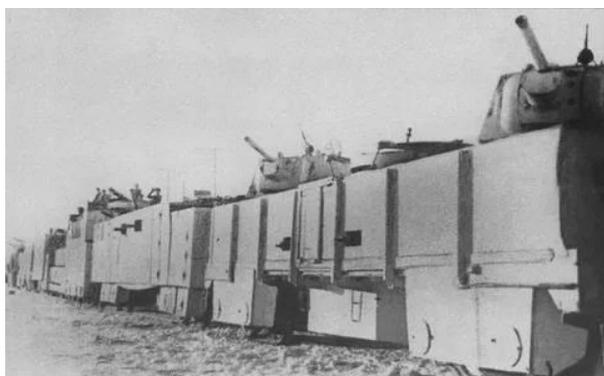
В условиях войны важное значение имела охрана железнодорожных коммуникаций в обеспечении которой участвовали бронепоезда. Ими выполнялись задачи по огневой поддержке стрелковых частей, действовавших в полосе железной дороги, противовоздушной обороне важных железнодорожных узлов и станций, ведению контрбатарейной борьбы, сопровождению воинских эшелонов, борьбе с вражеским десантом.

Начальник Главного автобронетанкового управления Красной Армии генерал-полковник Яков Николаевич Федоренко (1896-1947) высоко оценивал значение бронепоездов в Великой Отечественной войне.



В Красной Армии с февраля 1918 года. В Гражданскую войну - комиссар штаба 2-й Революционной армии (Екатеринослав), с конца 1919 года - комиссар, помощник командира и командир бронепоезда «Тяжёлый», с сентября 1920 - командир и комиссар бронепоезда № 15-й Инзенской революционной стрелковой дивизии 1-й армии, в сентябре-ноябре 1920 года - командир-военком группы бронепоездов 13-й армии, затем вновь командир бронепоезда. С июля 1941 года - заместитель наркома обороны СССР - начальник Автобронетанкового управления РККА, с декабря 1942 года - одновременно командующий бронетанковыми и механизированными войсками Красной армии

Бронепоезда участвовали практически во всех фронтовых операциях, отважно защищали железнодорожные узлы, прикрывали сосредоточение и развёртывание советских войск, отличались смелыми, внезапными налётами на позиции врага.



Несмотря на то, что бронепоезда участвовали в еще в Первой мировой и Гражданской войнах, именно Великая Отечественная война стала временем наиболее массового применения бронепоездов. Всего на разных этапах войны действовали около 200 единиц.

Бронепоезда использовались на протяжении всего периода Великой Отечественной войны, но наиболее интенсивное их применение происходило с 1941 по 1943 гг.

В части ведомственной подчиненности бронепоезда состояли на вооружении частей Красной армии и в составе войск Народного комиссариата внутренних дел СССР.

Обычно состав бронепоездов состоял из боевой части и базы.

К боевой части относились: бронепаровоз для передвижения в бою, оборудованный на базе серийных паровозов с низким силуэтом и низкой осевой нагрузкой; бронеплощадка на основе платформы, оборудованная стальным корпусом и артиллерийскими башнями с орудиями калибра 76-мм или 107-мм, а также пулеметами и реактивными системами залпового огня «катюша»; контрольные платформы для защиты от минных заграждений и транспортировки материалов и деталей при ремонте железнодорожного полотна.



Бронепаровоз размещался посередине бронепоезда между бронеплощадками, а контрольные платформы в головной и хвостовой части.

База бронепоезда включала штабной вагон, вагоны для размещения личного состава, вагон материально-технического обеспечения, вагон для боеприпасов, вагон-мастерскую, вагон-кухню, вагон-канцелярию и др.

Такое формирование бронепоезда обеспечивало существенную автономность. В случае участия в боевых действиях база бронепоезда могла располагаться отдельно от боевой части на станции или перегоне.

В начале войны каждый из бронепоездов в организационном отношении действовал самостоятельно. Но к октябрю 1941 года началось объединение

бронепоездов в отдельные дивизионы. В ноябре 1941 года по указанию Государственного Комитета Обороны было создано 40 новых дивизионов бронепоездов. Как правило, отдельный дивизион бронепоездов состоял из двух бронепоездов тяжелого и легкого типа.

Лёгкие бронепоезда вооружались 76,2-мм пушками. Самой совершенной лёгкой площадкой на начало войны считалась ПЛ-37, имеющей две 76-мм пушки и несколько пулемётов, толщина брони составляла 20 мм.

Тяжёлые бронепоезда вооружались 107-мм пушками и имели дальность стрельбы до 15 км. Например, тяжёлые площадки типа ПТ-33 вооружались одной 107-мм пушкой и пятью пулемётами.

К 22 июня 1941 года в состав войск Красной Армии входило 53 бронепоезда, из которых 19 относились к типу тяжёлых, а 34 - к типу лёгких. Войска Народного комиссариата внутренних дел СССР располагал по разным данным 12 - 36 бронепоездами различного типа.

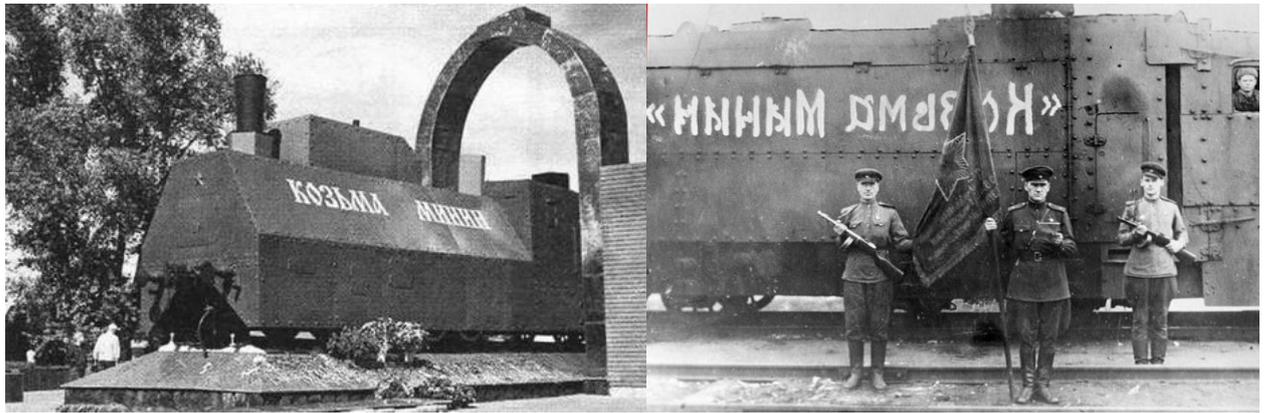
Потери бронепоездов на начальном этапе войны (по данным за 1941-1942 гг. было потеряно 63 бронепоезда, в 1943 – 2 бронепоезда, в 1944-1945 гг. потерь бронепоездов не было), накопление и систематизация боевого опыта их применения, стимулировали работу по усовершенствованию технических и огневых характеристик.

Так с учетом полученных практического опыта строили бронеплощадки бронепоездов «Илья Муромец» и «Козьма Минин» 31-го особого отдельного Горьковско-Варшавского ордена Александра Невского дивизиона броневых поездов. Каждый поезд состоял из бронепаровоза, двух орудийных бронеплощадок с двумя башнями от Т-34 и двух зенитно-миномётных бронеплощадок - на каждой размещались две зенитки (на «Козьме Минине» по две 25-мм, на «Илье Муромце» по две 76-мм пушки), пусковая установка «Катюша» и четыре контрольные платформы.

К 1943 году на смену менее практичным с точки зрения эксплуатации и тяжелым двухбашенным бронеплощадкам были разработаны бронеплощадки с более компактной и лучше бронированной башней. Состав штатного бронепоезда теперь состоял из паровоза, четырех бронеплощадок и зенитной площадки с двумя огневыми точками, вооруженными 25-мм или 37-мм пушками или 12,7-мм пулемётами.

По мере развития наступательного потенциала Советских войск возникала потребность в мобильных средствах противовоздушной обороны железнодорожных коммуникаций в прифронтовой полосе – бронепоездах противовоздушной обороны. Таких бронепоездов было построено около 100 единиц.

За участие в боевых действиях в Великой Отечественной войне два бронепоезда Красной армии и три бронепоезда войск НКВД были награждены Орденом Красного Знамени, десять отдельных дивизионов бронепоездов получили почетные наименования. Наиболее известные из них: бронепоезд «Козьма Минин», «Илья Муромец», «Балтиец», «Народный мститель», «Железняков».



**Бронепоезд «Козьма Минин»** за три года эксплуатации сбил 15 вражеских самолётов, оказал большую поддержку войскам, воевавшим на Курской дуге.



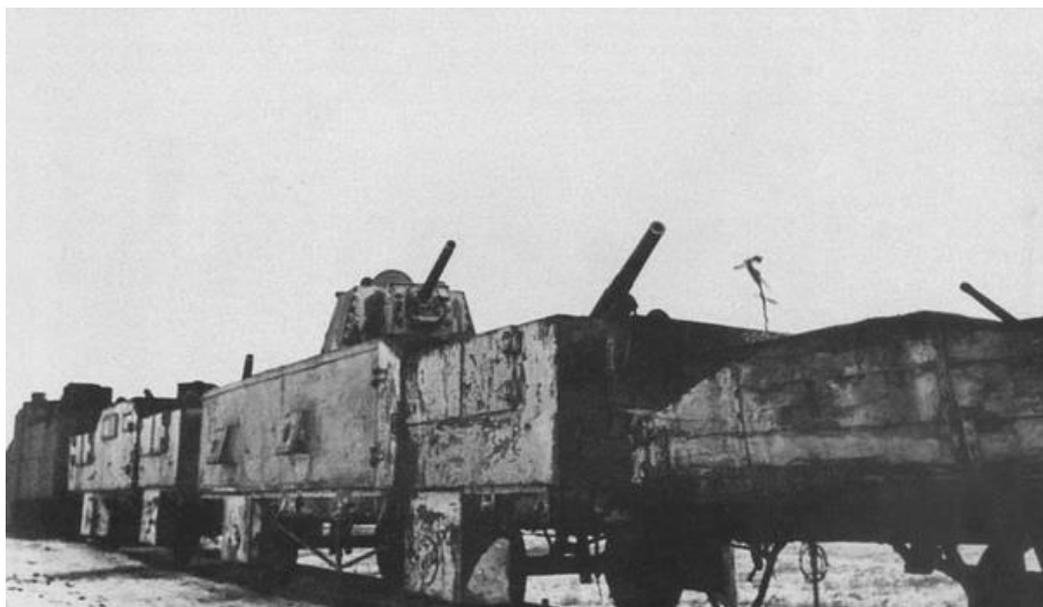
**Бронепоезд «Илья Муромец»** За время войны сбил 7 самолётов противника, уничтожил полтора десятка вражеских артиллерийских и миномётных установок, поразил свыше 30 огневых точек и уничтожил более 800 гитлеровцев.



**Бронепоезд «Балтиец»** действовал в Красной армии с начала Великой Отечественной войны. Оказал серьёзную помощь при прорыве блокады Ленинграда в январе 1943 года, поддерживая пехотинцев артиллерийскими ударами. совершил более сотни боевых выходов для нанесения ударов по противнику. За время боевых выездов уничтожил около 5 тысяч единиц живой силы противника, 36 различных орудий, 69 блиндажей, 4 командных пункта и 4 переправы, 32 грузовых автомобиля с живой силой и боеприпасами, 2 танка, сбил 4 самолёта.



**Бронепоезд «Железняков»** участвовал в обороне Севастополя. С начала ноября 1941 по июль 1942 г. «Железняков» совершил более 140 боевых выездов. Уничтожил 9 дзотов, 30 пулемётных гнёзд, 6 блиндажей, 1 тяжёлую батарею, 3 самолёта, до 1500 солдат и офицеров противника.



**Бронепоезд «Народный мститель»** курсировал на участке от Тоннельной до Новороссийска и Мысхако. Уничтожил один танк противника и ещё несколько танков им было повреждено. В составе 71-й отдельного дивизиона бронепоездов участвовал в операции по снятию блокады Ленинграда. Дивизионом были подавлены и уничтожены 10 артиллерийских и 16 миномётных батарей, 6 пулемётных точек, 6 повозок с боеприпасами.

Также известны подвиги экипажей других бронепоездов.



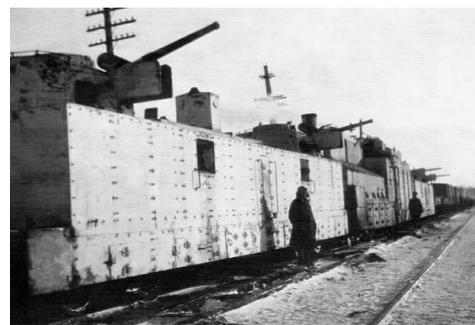
**Особый бронепоезд №1 «За Сталина!»** в октябре 1941 года принял свой единственный бой на 174-м км Западной железной дороги между станциями Колесники и Гжатск, получив приказ остановить немецкие танки, движущиеся к Москве. По некоторым данным бронепоезду удалось подбить несколько танков, однако в следствие выхода из строя паровоза в результате попаданий самоходных орудий вынужден был вести огонь в обездвиженном состоянии. На настоящее время известен список погибших членов экипажа из 65 человек. Лишь 7 бойцам удалось выжить.



**Бронепоезд «Коломенский рабочий»** полтора года прикрывал головной участок железной дороги южнее Москвы - от Мценска до станции Горбачево Тульской области. 27 апреля 1942 года принял бой в районе Мценска у реки Зуша, поддерживая огнем тяжелых орудий наступление нашей пехоты и танков. Подвергаясь непрерывным ударам пикирующих бомбардировщиков, получил два попадания в орудийную бронеплощадку и вагон с углем и водой. Потеряв убитыми 11 членов экипажа подбитый «Коломенский рабочий» сумел пройти 50 км до станции Скуратово откуда был направлен на ремонт в Коломну. После ввода в строй после ремонта принимал участие в различных боевых операциях. Победу бронепоезд встретил на побережье Балтийского моря севернее Берлина.



**Бронепоезд «Маршал Будённый»** внёс вклад в выполнение задач войсками Юго-Западного фронта по обороне подступов к Киеву. В августе 1941 года во время наступления немцев на Полтаву в течение трёх суток вёл артиллерийский огонь по позициям противника в результате был уничтожен открытый склад с боеприпасами и части живой силы, подготовленной к прорыву на Полтаву. В результате оборонительных боев получил множественные повреждения и попал в окружение. Оставшиеся в живых члены экипажа вынуждены были покинуть бронепоезд и прорываться к своим частям. Бронепоезд «Маршал Буденный» из-за сильных повреждений восстановлен не был.



**Бронепоезд «Тульский рабочий»**, построенный при участии работников вагонного участка станции Тула, был введен в строй в октябре 1941 года. В состав экипажа бронепоезда вошли бойцы 115-го полка НКВД, милиционеры, добровольцы-железнодорожники. Главной задачей бронепоезда являлась борьба с авиацией противника при обороне г. Тула. Закончил боевой путь в Тамбовской области 8 июня 1942 года. После налетов немецкой авиации были выведены из строя все орудия, пробита броня, повреждена ходовая часть. Экипаж был направлен для получения новой матчасти бронепоезда, а бронепоезд был отправлен на ремонт.

По доступным данным за Великую Отечественную войну действовавшими бронепоездами было уничтожено и подбито 370 танков, 344 орудия и миномета, 840 пулеметов, 712 автомобилей, 160 мотоциклов и два вражеских бронепоезда, сбито 115 самолетов противника.

Боевой и трудовой подвиг железнодорожников отмечен Государственным Комитетом Обороны, Ставкой Верховного Главнокомандования, Военными советами фронтов, видными советскими полководцами Г. К. Жуковым, А.М. Василевским, И. С. Коневым, И.Х. Баграмяном, К.А. Мерецковым, К.К. Рокоссовским и другими.

Так, отмечая заслуги железнодорожников в успехе наступательных действий Советских войск в Прибалтике командующий 1-го Прибалтийского фронта генерал армии И.Х. Баграмян подчеркивал, что решающую роль «в своевременной переброске войск, подвозе боеприпасов, фуража и горючего фронту сыграли железнодорожные коммуникации фронта. Несмотря на большие разрушения, произведенные противником на железнодорожных линиях района действий войск, железнодорожники в кратчайший срок восстановили железнодорожные линии фронта и обеспечили четкую их эксплуатацию». Высокую оценку отечественному железнодорожному транспорту в 1941-1945 гг. дали союзники СССР по антигитлеровской коалиции. В американской печати тех лет отмечалось, что, используя железнодорожный транспорт, русские ошеломляли немецкое командование, так как подобная быстрота перевозок по железным дорогам шла вразрез с имеющимся опытом.

Объединение «Желдортранс» поздравляет всех Ветеранов и работников отрасли с 80-й годовщиной Победы в Великой Отечественной войне! Желает Мира, добра и благополучия!

