

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ СССР В ВОЙНЕ С МИЛИТАРИСТСКОЙ ЯПОНИЕЙ

Для железнодорожного транспорта СССР война с милитаристской Японией явилась серьезным испытанием. Она потребовала от всей многотысячной армии тружеников стальных магистралей, особенно на Дальнем Востоке, значительного напряжения.

Перевозка по железным дорогам запасов материальных средств, связанных с предстоящими боевыми действиями на Дальнем Востоке, началась еще зимой 1944/45 г. С декабря 1944 г. стала осуществляться переброска к дальневосточным границам вооружения, боеприпасов, горючего, продовольствия.

Одновременно развернулась подготовка к массовой транспортировке войск и материальных средств по железным дорогам Сибири и Дальнего Востока. Прямое указание об этом дал Наркомат путей сообщения Верховный Главнокомандующий И.В.Сталин после возращения с Крымской конференции. В соответствии с полученной директивой в феврале 1945 г. была произведена проверка мобилизационной готовности ряда дальневосточных магистралей и намечены меры по усилению их пропускной и провозной способности¹.

Целесообразность такой проверки объясняется тем, что общее состояние восточных железных дорог в начале 1945 г. не отвечало требованиям сложившейся обстановки. Здесь не хватало 30 тыс. квалифицированных рабочих. Последние в свое время были направлены на Запад для укомплектования военно-эксплуатационных отделений и спермирований НКПС. Туда же были отправлены все запасы рельсов, стрелочных переводов и значительная часть локомотивного парка². Как вспоминал бывший нарком путей сообщения СССР генерал-лейтенант И.В.Ковалев, на Транссибирской магистрали имелось немало ставших штамп, более 11 тыс. старых, изношенных или лопнувших рельсов, что существенно ограничивало скорости движения эшелонов и провозную способность многих участков. Земляное полотно на некоторых линиях нуждалось в укреплении, «особенно на участке, проходящем по берегу Байкала, где еще до войны были начаты, но не закончены работы по устройству подпорных стаканов и ремонту аварийных тоннелей»³.

Поэтому необходимо было срочно пополнить железные дороги Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока подвижным составом, осущест-

вить ремонт верхнего строения пути, развитие многих перегонов и станций и выполнить ряд других организационно-технических мероприятий. Встал вопрос и об изменении системы управления и руководства работой дальневосточных магистралей.

Весной 1945 г. по указанию ЦК ВКП(б) и ГКО была увеличена пропускная способность Томской, Омской железных дорог и некоторых линий Дальнего Востока. В целях улучшения руководства деятельностью этих магистралей был образован особый Округ железных дорог Дальнего Востока, во главе которого был поставлен опытный организатор, заместитель наркома путей сообщения В.А.Гарник. Уполномоченным Центрального управления военных сообщений (ВОСО) при Округе стал генерал-лейтенант А.В.Добриков. Начальники указанных дорог должны были обеспечить пропуск по установленным участкам максимального количества поездов. НКПС обязывался довести наличие паровозов на железных дорогах Дальнего Востока к 1 мая 1945 г. до 2708, к 1 июля – до 2947, а к 1 сентября – до 3 107. Для пополнения паровозного парка этих дорог с других магистралей и из резерва перегонилось 800 локомотивов. Из 240 паровозов резерва ГКО и 360 запаса НКПС требовалось сформировать 20 колонн по 30 паровозов в каждой.

Решение ГКО предусматривало также создание значительных запасов угля за счет разбрунирования резервов и пополнение железных дорог Сибири и Дальнего Востока квалифицированными кадрами.

Уже в течение второго квартала 1945 г. число машинистов увеличилось здесь на 2400, помощников машиниста – на 2900, паровозных слесарей – на 3 100 человек. Начиная с апреля в распоряжение Округа железных дорог Дальнего Востока поступили три эксплуатационно-железнодорожных полка и три эксплуатационных отделения из Польши и Румынии; возвращались также все специальные подразделения, направленные ранее с восточных магистралей на юго-западные. Всего в этих частях насчитывалось свыше 14 тыс. человек⁴.

ГКО обязал Наркомат путей сообщения усилить пропускную способность дальневосточных магистралей. Для этих целей, а также для выполнения предстоящих восстановительных работ выделялись две бригады железнодорожных войск и несколько специальных формирований НКПС⁵.

На Забайкальском фронте накануне войны с Японией эти работы развернули части 14-го управления военно-восстановительных работ (УВВР) во главе с генерал-майором В.А.Чигарковым. Главное внимание уделялось подготовке основной коммуникации – однопутной линии Карымская–Борзя–Байн-Гумэн. Здесь воинскими подразделениями, органами ВОСО, а также железнодорожниками только на наиболее слабом участке Борзя–Байн-Гумэн было построено в июне 1945 г. 13 разъездов. Все это позволило увеличить пропускную способность участка с 7 до 18 пар поездов в сутки⁶.

На 1-й Дальневосточный фронт из Чехословакии прибыли части УВВР-8 (начальник генерал-майор А.Д.Шипкин), в том числе 3-я железнодорожная бригада. На Приморской железной дороге они развернули работы по развитию станций снабжения, улучшению водоснабжения и состояния верхнего строения пути.

25-я железнодорожная бригада, поступившая в распоряжение 2-го Дальневосточного фронта, добилась в началу боевых действий обеспечения максимальной пропускной способности Амурской и Дальневосточной магистралей. Поскольку для выполнения всего объема работ прибывших сил оказалось недостаточно, из числа железнодорожников Амурской, Приморской и Дальневосточной дорог было дополнительно сформировано около 80 различных восстановительных поездов и ледуток⁷. Чтобы пополнить запасы строительных материалов, пришлось разобрать некоторые второстепенные ветки и тупики.

Ряд оперативных задач, связанных с повышением военно-мобилизационной готовности дальневосточных линий, получили железнодорожники и от НКПС. Так, в соответствии с приказом наркома путей сообщения И.В.Ковалева от 22 мая 1945 г. на Дальневосточной магистрали форсированным темпом были проведены работы по приспособлению тоннельного перехода через Амур для пропуска всех видов транспорта и воинских соединений⁸.

Переброска крупных contingents войск и воинских грузов на тысячи километров с Запада на Дальний Восток при недостаточном развитии коммуникаций в приграничных районах потребовала значительных усилий от железнодорожников. Большое народнохозяйственное значение имел почин машиниста депо Зилово Забайкальской магистрали И.Т.Соловьева. В совершенстве овладев передовыми методами П.Ф.Кривоносова, Н.А.Лунина, В.И.Болонина, И.П.Блинова, Д.А.Коробкова и других знатных машинистов и дополнив их новыми приемами, он разработал комплексный метод по уходу, эксплуатации и режиму отопления паровоза любыми углами. Работая без брака, бригада И.Т.Соловьева неизменно выполняла все задания по перевозкам. Опыт забайкальского машиниста стал быстро распространяться на дорогах Дальнего Востока, Сибири, Урала и Центра.

Быстрое и своевременное осуществление важных мер, разработанных партией и правительством по подготовке железнодорожных коммуникаций к войне с милитаристской Японией, позволило советскому командованию реализовать перед началом боевых действий все основные цели.

Весной 1945 г. продолжалось обновление материальной части советских войск, дислоцировавшихся на Дальнем Востоке, особенно за счет танков Т-34 и других видов вооружения.

В мае–июле 1945 г. железнодорожники доставили в Забайкалье и на Дальний Восток 136 тыс. вагонов с войсками и различными гру-

зами, в том числе на Дальний Восток (по 9 августа включительно) 127 126 вагонов⁹. Средняя скорость продвижения оперативных воинских эшелонов составила до 600 км, а транспортов со снабженческими грузами – до 450 км в сутки¹⁰. 64% всех перевозок на Дальний Восток составляли оперативные и 36% – снабженческие¹¹. Почти одновременно было осуществлено перемещение сотен тысяч демобилизованных военнослужащих старших возрастов по 13 маршрутам следования на расстояние от 289 до 2 702 км¹². Летом 1945 г. на линии, расположенные восточнее Байкала, прибывало ежедневно от 22 до 30 поездов¹³.

Одновременно с перевозками по Транссибирской магистрали железнодорожники выполняли значительные внутри- и межфронтовые перевозки на расстояние до 1 500 км по магистралям Дальнего Востока (из района Благовещенска в Приморье). Объем внутрифронтовых воинских перемещений за май–август составил 95 205 вагонов (в двух основном исчислении)¹⁴. Всего в течение мая–июля 1945 г. на коммуникациях Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока и на маршрутах в районах развертывания находилось до миллиона человек советских войск¹⁵.

На всем своем протяжении, от Иркутска до Владивостока (4 140 км), Транссибирская магистраль была передана в ведение оперативной группы Управления тыла Красной Армии при Главнокомандующем советских войск на Дальнем Востоке Маршале Советского Союза А.М.Василевском. Фронты же использовали отдельные отставления от главной магистрали, выходящие к границам Маньчжурии и Кореи, общей длиной в 2 700 км. Так, например, сосредоточение воинских соединений в Приморье осуществлялось по железной дороге Хабаровск–Владивосток, расположенной в непосредственной близости от государственной границы (в отдельных пунктах в 3–6 км). Эти перевозки требовали от работников железнодорожных дорог и командования 1-го Дальневосточного фронта максимальной скрытности, проведения специальных мер по маскировке. Как и на других фронтах, в целях дезориентации противника здесь неоднократно производились ложные перевозки войск и оборудовались ложные районы сосредоточения.

Большая удаленность Дальневосточного театра военных действий от центральных складов глубокого тыла и наличие всего лишь одной главной транспортной артерии вызвали необходимость концентрации здесь для надежного обеспечения кампании значительных запасов материальных средств. Огромную работу по организации беспарейного движения и погрузки провело в тот период Центральное управление движения НКПС во главе с заместителем наркома путей сообщения Б.П.Беневым и Управление воинских перевозок под руководством генерала С.Н.Крестика. К началу боевых действий, преодолев огромные трудности, железнодорожники вместе с тыловыми органами и органами военных сообщений сумели в целом удовлетворить по-

требности фронтов в необходимых грузах. Так, 1-й Дальневосточный фронт в самый канун войны с Японией имел четырехмесячный запас материальных средств¹⁶. Все это, разумеется, не означало, что войска не нуждались более в доставке дополнительных контингентов людей и снабженческих грузов из тыловых районов страны.

С открытием военных действий потребности фронтов в перевозках значительно возросли. Однако эксплуатационная обстановка на дальневосточных магистралях вследствие их недостаточной пропускной и провозной способности, перенакопления порожняка в пунктах выгрузки войск и грузов вновь обострилась. К середине августа 1945 г. здесь создалось тяжелое положение с продвижением и особенно с выгрузкой военно-снабженческих грузов. При плане среднесуточной выгрузки 1850 вагонов фронтами обеспечивалась выгрузка лишь 1420 вагонов¹⁷. Среднесуточная выгрузка, например, для Забайкальского фронта, куда направлялось около 50% всех эшелонов, перебрасываемых на Дальний Восток, к 22 августа не превышала 950 вагонов, в то время как возраставший поток поступления грузов с дорог Запада составил за 20 дней августа 1 200 вагонов в сутки¹⁸. В результате этого на железных дорогах Дальнего Востока, по данным на 23 августа, скопилось огромное количество неразгруженных вагонов с военно-снабженческими грузами, в том числе для Забайкальского фронта — до 8500 вагонов, 1-го Дальневосточного — 5415, 2-го Дальневосточного — 3 215 вагонов. В числе неразгруженных значилось 3 990 вагонов с боеприпасами и вооружением, 2 855 вагонов с продовольствием, 4 075 эшелонов с горючим и т.д.¹⁹. Для ликвидации такого положения был принят ряд экстренных и эффективных мер, из которых особое значение имела операция по переброске 10 тыс. порожних вагонов с Дальнего Востока на западные магистрали.

Одновременно значительные силы и средства транспортников, воинских частей и местного населения были направлены на разгрузочные работы. Эксплуатационная обстановка на дальневосточной сети не замедлила улучшиться. В последующем, опираясь на помощь железнодорожных войск, советское командование стремилось по мере возможности использовать освобождаемые от противника железнодороги Маньчжурии вместе с находившимися на них подвижным составом. Однако из-за слабого развития и низкой технической оснащенности маньчжурских железнодорожных коммуникаций значительная тяжесть перевозок легла здесь на автотранспорт, действия которого постоянно координировались с работой железнодорожных магистралей.

За какие-то два месяца войска вместе с огромным количеством боевой техники, вооружением, боеприпасами и другими материальными средствами были в основном перевезены и сконцентрированы на важнейших оперативно-стратегических направлениях. И этого уда-

лось достичь благодаря четкому планированию перевозок Генеральным штабом, Центральным управлением ВОСО и НКПС, а также высокой организованности в работе, самоотверженному труду всех советских железнодорожников. Весьма большая заслуга в успешном проведении операции по перевозкам принадлежит коллективу Забайкальской дороги (начальник И.А. Корчаченко), по которой в июле–августе была переброшена главная часть воинских грузов. Транспортируя этой магистрали, следуя примеру знатного машиниста И.Т. Соловьева, за шесть месяцев 1945 г. доставили к линии фронта на 811 тяжеловесных поездов больше, чем за весь 1944 г.²⁰ «За время этих перевозок, — свидетельствует бывший нарком путей сообщения СССР генерал-лейтенант И.В. Ковалев, — не произошло ни одного крушения или крупной аварии, была обеспечена полная безопасность движения поездов»²¹.

Трудовые усилия почти трехмиллионной армии работников железнодорожного транспорта, с честью справившихся с порученными им грандиозными задачами на заключительном этапе Второй мировой войны, явились одной из важнейших предпосылок полного разгрома советскими войсками Квантунской армии и капитуляции противника в Маньчжурии, Северной Корее, на Сахалине и Курильских островах.

¹ См.: ЦА МПС. Ф. 33а. Оп. 49. Д. 2541. Л. 42, 47.

² Цит. по: *Ковалев И.В. Транспорт в решающих операциях Великой Отечественной войны*. М., 1969. С. 42.

³ Там же.

⁴ См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза, 1941–1945. Т. 5: Победоносное окончание войны с фашистской Германией. Поражение империалистической Японии (1945 г.). М., 1963. С. 398–399.

⁵ *Гришин М. Военные сообщения в кампании Советских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке (9 августа – 2 сентября 1945 г.)*. М., 1960. С. 21.

⁶ См.: Там же. С. 23.

⁷ См.: *Терехин К.П. Таралов А.С. Томашевский А.А. Воины стальных магистралей. Краткий военно-исторический очерк о железнодорожных войсках СССРской Армии за 50 лет*. М., 1969. С. 228.

⁸ См.: ЦА МПС. Ф. 33а. Оп. 33а. Д. 254–1. Л. 26.

⁹ См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза, 1941–1943. Т. 5. С. 551; *Гришин М. Военные сообщения в кампании Советских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке*. С. 27.

¹⁰ *Ковалев И.В. Транспорт в решающих операциях Великой Отечественной войны*. С. 44.

¹¹ См.: *Гришин М. Военные сообщения в кампании Советских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке*. С. 27.

¹² ЦА МПС. Ф. 33. Оп. 303. Д. 6. Л. 41–41 об.

¹³ Финал: Историко-мемуарный очерк о разгроме империалистической Японии в 1945 г. М., 1969. С. 91.

- ¹⁴ Гришин М. Военные сообщения в кампании Советских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке. С. 33.
- ¹⁵ Военно-исторический журнал. 1960. № 9. С. 6.
- ¹⁶ См.: Волченко Л.Н. Победа на Дальнем Востоке: Военно-исторический очерк о боевых действиях советских войск в августе–сентябре 1945 г. М., 1966. С. 302.
- ¹⁷ ЦА МПС. Ф. 33а. Оп. 49. Л. 2541. Л. 30.
- ¹⁸ Там же. Л. 42.
- ¹⁹ Там же. Л. 30.
- ²⁰ См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза, 1941–1945. Т. 5. С. 400.
- ²¹ Коновалов И.В. Транспорт в решающих операциях Великой Отечественной войны. С. 44–45.

В СОЮЗЕ ПРОТИВ ОБЩЕГО ВРАГА