

# ВОЙНА И ПОБЕДА НА СТРАЖУ МИРА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК



## Ветеранам-железнодорожникам Великой Отечественной войны посвящается

Над родимую землёй,  
Над полями, над тайгой,  
Мчится ветер Победы  
По просторам нашей Родины большой.

Михаил Светлов

**К**апитуляция фашистской Германии и её союзников в Европе ещё не означала завершения Второй мировой войны. На Дальнем Востоке и в бассейне Тихого океана Япония продолжала войну против государств антигитлеровской коалиции и Китая. 9 августа 1945 года советское правительство объявило о вступлении в войну против Японии.

Вступление СССР в войну с Японией предшествовала разработка организационно-мобилизационных мероприятий по сосредоточению на Дальнем Востоке необходимого количества войск, боевой техники, боеприпасов, продовольствия. Почти всё это надо было перевезти из западных и центральных районов страны.

В январе 1945 года Государственным комитетом обороны (ГКО) и Наркоматом путей сообщения (НКПС) были обсуждены основные мероприятия по подготовке железнодорожного транспорта к этим боевым действиям. Требовалось подготовить пути сообщения на огромном пространстве от Берлина до Вла-

дивостока. НКПС было поручено обеспечить необходимое развитие и ремонт сети железных дорог Дальнего Востока и принять другие меры, обеспечивающие возможности стратегического сосредоточения и развёртывания войск. Был разработан перечень основных мероприятий по подготовке железнодорожного транспорта к выполнению этого задания. В их число входили:

— сооружение дублирующего Кругобайкальского обхода Иркутск-Слюдянка взамен оползневого (с 53 тоннелями и галереями) участка по берегу Байкала, строительство автомобильной дороги Иркутск — Улан-Удэ, а также подготовка к использованию озера Байкал в качестве водной коммуникации на случай перерыва движения по железной дороге;

— увеличение пропускной и провозной способности Омской, Томской и дальневосточных дорог путём устранения «узких участков»;

— развитие Челябинского и Омского узлов, железнодорожных станций Борзя, Свободный, Березовский, Биробиджан-II, Гродеково и других;

— наращивание мощностей пунктов угле-

**Китайское население приветствует советских танкистов, вступивших в город.**  
13 сентября 1945 г.

водоснабжения, замена сгнивших шпал и износившихся рельсов, улучшение связи;

— переброска на Дальний Восток локомотивов, ряда соединений железнодорожных войск, специальных формирований НКПС (ВЗУ № 34, пять паровозных колонн особого резерва НКПС по 30 паровозов в каждой с личным составом паровозных и поездных бригад);

— укомплектование дальневосточных железных дорог кадрами, накопившими опыт работы в условиях войны с фашистской Германией.

Пропускная способность железных дорог Дальнего Востока и Сибири была неодинакова. На «узких участках» Транссибирской магистрали — единственной железнодорожной линии между Новосибирском и Владивостоком — она составляла 30 пар поездов в сутки (а на отдельных участках направления Иркутск — Владивосток — даже 25 пар). Была достигнута договорённость с правительством США о поставке необходимого количества автомобилей, горючего и продовольствия в наши дальневосточные порты, что избавляло от необходимости перевозки из западных и центральных районов страны некоторых грузов снабжения и автомобилей. В целях рассредоточения воинских перевозок Верховный Главнокомандующий

дал согласие начать немедленно, не дожидаясь окончания войны с Германией, перевозку с Урала новых танков Т-34 для перевооружения войск на Дальнем Востоке. Срок сосредоточения на Дальнем Востоке войск — трёх общевойсковых и одной танковой армий, нескольких механизированных и артиллерийских соединений и войсковых учреждений — Сталин оставил без изменения: 1–5 августа 1945 года.

Программа мероприятий по усилению железных дорог Дальнего Востока и улучшению их работы была определена постановлением ГКО от 13 апреля 1945 года. Этим же постановлением предусматривалось создание Дальневосточного округа железных дорог для централизованного управления пятью дальневосточными дорогами — Восточно-Сибирской, Забайкальской, Амурской, Дальневосточной и Приморской — с центром в Чите.

На НКПС возлагалось: довести пропуск поездов на направлении Новосибирск — Владивосток к 1 мая до 24 пар и к 1 августа — до 30 пар в сутки, на направлении Карымская — Борзя — Отпор — соответственно до 12 и 16 пар; увеличить к 1 июня парк паровозов дальневосточных дорог до 3 тысяч единиц за счёт 800 паровозов с других дорог и из резерва; пополнить штаты дорог почти 10 тысячами работников ведущих профессий, увеличить запасы угля.

Дальневосточный театр военных действий отличался огромными размерами и чрезвычайно сложными условиями транспортного обслуживания. С центральными районами страны его связывала двухпутная Транссибирская магистраль Новосибирск — Иркутск — Чита — Хабаровск — Владивосток, вторые пути которой на направлении Карымская — Хабаровск — Владивосток были уложены в 1938 году. В 1939–1941 годах от Транссибирской магистрали были отведены однопутные линии Завитая — Пояр-



Восстановление железнодорожного моста, разрушенного японцами при отступлении. Маньчжурия.

ково (89 км), Биробиджан — Ленинск (122 км), Манзовка — Турий Рог (144 км), Манзовка — Варфоломеевка (106 км), Сучан — Находка (41 км), Барановский — Краскино (194 км). В эти же годы строилась Байкало-Амурская магистраль Тайшет — Усть-Кут — Тында — Ургал — Комсомольск, которая должна была дать второй выход на Дальний Восток, но с началом Великой Отечественной войны она была законсервирована. В 1944 году в основном завершилось сооружение однопутной линии Комсомольск — Советская Гавань (полностью вступила в строй в 1946 году). Военно-полевая железная дорога Березовский — Тамбовка (80 км) была продлена на 40 км до Константиновского (на левом берегу Амура), на Северном

Самурайские флаги в руках советских бойцов. Р. Сунгари. Август 1945 г.

Сахалине построена военно-полевая железная дорога Арково — Дербинское.

Итак, ко времени подготовки операций против Японии от Транссибирской магистрали к советско-маньчжурской границе подходили семь однопутных железнодорожных линий, к Японскому морю — две и к Татарскому проливу — одна. Увеличивали возможности перевозок сооружённые ещё до начала Великой Отечественной глубокие обходы железнодорожных мостов через крупные реки Хор, Бикин, Уссури, Иман и предусмотренные в процессе подготовки к операциям для дублирования железной дороги на её пересечениях с этими реками, а также Зеей, Томью и Буре-ей, либо паромные переправы (например, у Белогорья через Зею можно было пропускать до 400 вагонов в сутки), либо однопутные обходы, на которых были сооружены (или могли





Советские бойцы водружают флаг над зданием вокзала. Харбин. 1945 г.

быть быстро сооружены) мосты. Отличительной особенностью дальневосточной железнодорожной сети являлось и хорошее развитие станций выгрузки войск. Только 55 погрузочно-выгрузочных мест Приморской железной дороги позволяли освобождать не менее 200 полносоставных эшелонов в сутки.

В транспортном отношении условия базирования вновь образованных фронтов были следующими. Транссибирская магистраль оставалась в распоряжении главнокомандующего советскими войсками на Дальнем Востоке маршала А. М. Василевского. Для базирования Забайкальского фронта выделялись семь железнодорожных участков протяжённостью от 47 до 366 км, из них два — союзной колеи (их пропускная способность была по 18 пар поездов в сутки) и пять военно-полевых железных дорог с провозной способностью от 350 до 1200 тонн в сутки. Фронтальной распорядительной станцией служила станция Борзя с отделением на станции Баин-Тумен. 2-й Дальневосточный фронт базировался на девяти участках протяжённостью от 52 до 446 км, из них семь — союзной колеи с пропускной способностью от 6 до 24 пар поездов в сутки и два — военно-полевых железных дорог, обладавшие провозной способностью 600 и 400 тонн в сутки. Фронтальной распорядительной станцией служила станция Свободный с отделениями на станциях Куйбышевка-Восточная и Хабаровск-II. 1-й Дальневосточный фронт опирался на восемь участков протяжённостью от 27 до 193 км, из них семь — союзной колеи с пропускной способностью от 11 до 17 пар поездов в сутки и один — военно-полевой железной дороги, по которому можно было провезти 300 тонн в сутки.

Условия снабжения войск на 1-м и 2-м Дальневосточных фронтах были благоприятными. Их склады располагались в основном на выделенных фронтам железнодорожных участках,

армейские склады, как правило, в небольшом удалении от фронтовых. Каждая из армий, кроме 16-й и 35-й, получила свои железнодорожные участки с несколькими станциями снабжения.

Самый мощный Забайкальский фронт в отношении транспортного обеспечения находился в наиболее трудных условиях. Его основной коммуникацией служила однопутная железнодорожная линия Карымская — Борзя — Баин-Тумен, причём участок Борзя — Баин-Тумен имел пропускную способность всего лишь 7 пар поездов в сутки. В июне 1945 года на этом участке были открыты 13 новых разъездов и проведены другие работы, что позволило поднять его пропускную способность до 18 пар поездов, причём для водоснабжения паровозов к поездам прикреплялись цистерны с водой. Войска сосредоточивались в нескольких сотнях километров от железнодорожного участка союзной колеи Борзя — Баин-Тумен, на которой по этой причине нельзя было размещать армейские базы. Пришлось на станции Баин-Тумен — в конечном пункте союзной колеи — срочно построить железнодорожное кольцо протяжённостью 30 км и на нём разместить основную базу фронта с полевыми фронтowymi складами и их отделениями. Отсюда грузы в войска подавались по военно-полевой железной дороге Баин-Тумен — Тамцаг-Булак (в конечном её пункте также размещались три полевых фронтowych склада), а также по грунтовым дорогам. Часть фронтowych полевых складов располагалась на железнодорожных линиях Карымская — Борзя, Улан-Удэ — Чита — Дарасун-Долина — Челутай и других. Военно-полевая железная дорога Баин-Тумен — Тамцаг-Булак сокращала автомобильный пробег на 281 км. Другая военно-полевая железная дорога — Харанор — Досатуй обеспечивала подвоз 36-й

армии. В июне–августе среднесуточные объёмы перевозок на этих дорогах составили соответственно 82 и 37 вагонов в сутки. При одном моторвагоне по дороге можно было везти состав из восьми вагонов, а при двух моторвагонах или паровозе — из 14 вагонов. Только 36-я армия имела свои железнодорожные участки и станции снабжения (Мацевская, Харанор, Досатуй). Для основной группировки войск фронта армейские базы размещались на грунте ближе к войскам, в нескольких сотнях километров от фронтальной базы.

В целом с апреля по август 1945-го была осуществлена одна из крупнейших в истории военного искусства и железнодорожного транспорта стратегическая перегруппировка советских войск от Берлина до Владивостока, то есть на расстояние 10–12 тысяч километров.

В начале апреля 1945 года началась переброска с Урала новой боевой техники и некоторых грузов снабжения, в мае — 39-й армии из-под Инстербурга в Забайкалье и 5-й армии из Восточной Пруссии на 1-й Дальневосточный фронт. Соединения 53-й и 6-й гвардейских танковых армий передислоцировались из-под Праги на Забайкальский фронт. Осуществление 46 процентов всех воинских перевозок выпало на июнь; в этом месяце средний темп подхода воинских поездов с запада к станции Иркутск составлял 36 поездов в сутки, из которых 20 следовали на линию Карымская — Борзя — Баин-Тумен, а 16 — в сторону Хабаровска.

В целях маскировки перевозок воинские поезда по участкам, лежащим в непосредственной близости от государственной границы, а также возле выгрузочных районов, двигались только в тёмное время суток. Во всех случаях перевозимая материальная часть маскировалась брезентом и подручными материалами. Воинские эшелоны через крупные узлы и станции пропускались, как правило, с ходу, с закрытыми дверями и люками вагонов.

Японское командование догадывалось о готовящемся наступлении советских войск. Но, хотя японская разведка действовала активно, она, по показаниям пленных японских генералов и офицеров, не знала ни сроков, ни направлений главных ударов наших войск. Благодаря своевременно принятым мерам советскому командованию удалось достигнуть внезапности, что в масштабе всей кампании имело стратегическое значение.

В период войны против фашистской Германии с дорог Дальнего Востока были отправлены на советско-германский фронт до 30 тысяч железнодорожников, значительная часть локомотивов, запасы рельсов, стрелочных переводов и другой техники. Недостающие кадры пришлось пополнять подготовленными на многочисленных курсах женщинами и подростками. Всё это обуславливало известные трудности в работе этих дорог. Но, несмотря на них, железнодорожники Урала, Сибири и Дальнего Востока водили воинские поезда строго по графику.

Всего на Дальний Восток прибыло 1666 оперативных эшелонов (84 902 вагона) и 50 854 вагона с грузами снабжения. Большой объём имели и внутрифронтные перевозки: 27 183 вагона в оперативных эшелонах и 65 584 вагона с грузами снабжения. Внутрифронтные перевозки приходилось выполнять по тем же железнодорожным линиям, по которым шёл поток эшелонов и транспортов из западных районов страны. Среднесуточные скорости продвижения воинских поездов на дальневосточных железных дорогах союзной колеи составляли для оперативных эшелонов — 506 км в июле и 430 км в августе, для воинских транспортов — соответственно 351 и 326 км, при этом по отдельным дорогам и участкам отмечалась большая разница в скорости.

К 7 августа стратегическая группировка для наступательной операции была создана. Она насчитывала 1 577 725 человек, 26 137 орудий и минометов, 5556 танков и самоходно-артиллерийских установок, 3446 боевых самолётов.

Наступление советских войск началось на рассвете 9 августа. Наша авиация нанесла мощные удары по важнейшим пунктам сосредоточения войск противника, по крупным железнодорожным станциям и узлам связи в тылу японских войск и его военным объектам в Харбине, Чанчуне, Гирине. Авиация и флот нанесли удары по ряду портов. Наступление развивалось стремительно. За пять суток советские войска продвинулись на 400 километров.

Наступать приходилось в сложных условиях. Ещё 8 августа пошли сильные дожди. Разлились горные реки, наполнились водой суходолы. Грунтовые дороги стали непроезжими. Вышли из берегов и затопили обширные площади Амур и Уссури. На перегоне Архара-Татакан был повреждён мост и размыто земляное полотно, что вызвало перерыв в движении поездов. На многих участках из-за разжижения балласта пришлось ввести ограничения скорости. Часто нарушалась связь. Железнодорожники под проливным дождём вели восстановительные работы и организовали пропуск воинских эшелонов и транспортов.

Стремительные темпы наступления советских войск ошеломили врага. Он не успевал производить на железных дорогах большие разрушения. Японцам удалось лишь на некоторых участках разрушить мосты, линии связи и водоснабжение, взорвать некоторые тоннели. Главные и станционные пути разрушались в сравнительно небольших объёмах. Однако и при незначительных разрушениях на стальных коммуникациях Маньчжурии железно-дорожники много трудились. Требовалось восстановить разрушенное полотно, перешить путь на колею 1524 миллиметра, произвести колоссальные ремонтные работы. Так как на маньчжурских дорогах японцы не меняли гнилые шпалы, то на многих участках около половины шпал оказались негодными для пропуска наших поездов. Такое же положение было и с



**Соснин Виталий Фёдорович**, лейтенант, миномётчик, участник битвы за Сталинград, машинист депо Тюмень, Герой Социалистического Труда.

Вся жизнь Героя Социалистического Труда Виталия Фёдоровича Соснина связана с железной дорогой. Он потомственный железнодорожник. Родился Виталий Фёдорович 27 сентября 1923 года недалеко от станции Вагай Тюменской области. Его отец работал стрелочником. После окончания семилетки Виталий пришёл учеником слесаря в депо Тюмень. Окончив ФЗУ, стал слесарем. Однако по собственному желанию пошёл работать на паровоз. Сначала он был кочегаром, потом стал помощником машиниста, проработал им больше года. Но началась война. В феврале 1942 года Виталий стал машинистом, однако успел сделать всего 5–6 поездок: ведь уже в марте его забрали в армию — в Тюменское пехотное училище. А в мае 1942-го уже лейтенанта Соснина отправили на Сталинградский фронт, где он был миномётчиком. Во время сражений он дважды был ранен, но судьба его хранила...

Впрочем, воевать на фронте Виталию Соснину довелось меньше трёх месяцев. Вышло постановление ГКО № 115, которое предписывало демобилизовать всех паровозных машинистов. Он вернулся в депо Тюмени и проработал машинистом

практически всю Великую Отечественную. Его направили в одну из колонн паровозов фронтowego резерва. Соснину довелось водить поезда на сталинградском направлении, на Курской дуге, на Брянском, Первом и Втором Украинском фронтах. Виталий Фёдорович стал одним из первых машинистов-тяжеловесников. В это время очень часто приходилось работать под бомбёжкой, ведь поезда бомбили в первую очередь. Фашистские асы стремились прежде всего вывести из строя паровоз.

Соснин награждён орденами Красной Звезды, Октябрьской революции, двумя орденами «Знак Почёта», орденом Ленина и многими медалями. Он почётный железнодорожник, Герой Социалистического Труда, почётный гражданин города Тюмени.

После окончания войны Виталий Фёдорович работал на разных должностях: начинал он со слесаря Тюменского локомотивного депо, затем работал мастером в депо, заместителем начальника локомотивного депо Тюмени. Позднее занимал должности начальника Серовского и Свердловского отделения железной дороги и вырос до заместителя министра путей сообщения СССР. После ухода на заслуженный отдых был избран председателем Центрального совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта. Живёт в Москве. Он считает, что профессия машиниста — профессия сильных и смелых людей. Он имеет право так говорить, потому что проверил эти слова на собственном опыте. А перед его глазами прошла жизнь нескольких поколений железнодорожников...



рельсами. Они оказались сильно изношенными и требовали замены. Только на направлении Маньчжурия — Харбин — Пограничная пришлось заменить 485 тысяч шпал и 3166 рельсов. Общая длина отремонтированных главных и станционных путей составила 1786 километров.

С развёртыванием военных действий потребности фронтов возросли. Большое поступление поездов с войсками и особенно со снабженческими грузами вызвало накопление на железных дорогах Дальнего Востока во второй половине августа свыше 17 тысяч неразгруженных вагонов с воинскими грузами. Потребовалось организовать быстрейшую выгрузку и возврат порожних вагонов. За короткий срок с этих дорог в западную часть

сети перебросили 10 тысяч порожних вагонов. Провели и некоторые другие экстренные меры по повышению манёвренности в работе железных дорог.

Война с милитаристской Японией не была долгой. По размаху, динамичности и своим конечным результатам эта кампания занимает одно из важнейших мест среди кампаний Второй мировой войны. В победу над отборными частями Квантунской армии внесли достойный вклад железнодорожники — от обходчиков, слесарей, машинистов до руководителей Наркомата путей сообщения. За короткие сроки с большой оперативностью в условиях строжайшей секретности было доставлено всё необходимое для успешных действий наших войск на Дальнем Востоке.