

КИЛОМЕТРЫ СТАЛЬНЫХ ПУТЕЙ ВОЙНЫ:

О НЕВИДИМОМ ПОДВИГЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ



В 2025 году мы празднуем 80-летие Победы в Великой Отечественной войне. В компании «Российские железные дороги» этот год объявлен Годом железнодорожной славы. Так и родилась идея этого важного, совсем не пафосного, а очень искреннего материала — рассказа об «обычных подвигах» железнодорожников на войне, который подготовил для нас **Алексей ВУЛЬФОВ, председатель Общества любителей железных дорог.**

Подвиг железнодорожников в годы Великой Отечественной войны должным образом не осознан и не оценён до сих пор. Между тем без железных дорог и самоотверженного боевого и трудового подвига железнодорожников не была бы одержана победа. В свою очередь, огромные достижения железнодорожников определило наличие грамотных административных и технических решений — как руководства, так и линейных служащих.

Слаженная работа железнодорожников в тылу и на фронте стала решающим условием для обеспечения транспортного сообщения в стране в исключительно тяжёлых условиях достижения Победы. Немыслимые перегрузки постигли людей: бессонница, недоедание, хроническая усталость, колоссальное перенапряжение и риск, работа сутками подряд без отдыха, наконец, гибель под бомбами и снарядами наравне с воинами действующей армии.

Миллиарды тонно-километров перевезённых грузов, постановка мировых рекордов перевозок, ошеломивших мир, — всё это один сплошной подвиг, которым овеян каждый километр стальных путей войны. И подвиг далеко не всегда заметный, обыденный: влезть в горячую топку паровоза для срочного ремонта, отцепить горящие вагоны с боеприпасами, истекая кровью вести паровоз, в лютый мороз со слипающимися глазами третью смену подряд руководить манёврами вагонов с хлебом, умирая с голоду под Ленинградом, — это воспринималось как обыденная необходимость, и никто не требовал награды.

Создание в начале XX века массовых армий потребовало резкого увеличения мощности транспортных коммуникаций. Исход любого крупного сражения стал решаться готовностью тыла и транспорта. Без железных дорог ведение больших войн уже во второй половине XIX века стало невыносимым. Нет подвоза личного состава, боеприпасов, продовольствия — наступление просто нельзя начинать, а надёжную оборону — укреплять.

В 1941–45 гг. пространство военной перевозки заняло одну шестую часть суши. Важно в первую очередь отметить, что железнодорожники оказались профессионально готовыми к войне: укрепление железных дорог перед войной, стахановское движение, позволившее накопить большой профессиональный опыт и укрепить дисциплину, а также техническая модернизация транспорта:



Железнодорожники оказались профессионально подготовленными к началу войны

внедрение мощных паровозов ФД (Феликс Дзержинский), автосцепки автоблокировки и централизации, большегрузных вагонов, воплощённый девиз «Женщина — на паровоз!». Технология перевозок и навыки труда перед войной были уже достаточными для сурового испытания гиперперевозками в условиях голода и глобальных переработок.

Отсутствие одинаковой ширины колеи с Европой предредило исход войны: немцы не смогли лавинообразно продвигать воинские грузы вслед за наступающими армиями в 1941 году. Надо сказать, что они так и не научились работать на наших паровозах, перешивали колею, и не смогли в полной мере обеспечить надёжную эксплуатацию своих паровозов в наших условиях, особенно зимой. Однако после начала войны всё равно нужно было выполнить задачу обеспечения встречных потоков гиперперевозок — эвакуируемых людей и заводов в тыл и живой силы и техники к фронту.

При этом с первых дней войны начались огромные разрушения, наносимые нашим железным дорогам. Тем не менее в этих невыносимых условиях отношение к железнодорожной технике у работников оставалось очень бережным: даже разрушенные и затопленные в море паровозы в массе своей были восстановлены (известно, что под Одессой затопленные паровозы подняли со дна моря и восстановили, их так и называли — «черноморы»). Из Ленинграда паровозы эвакуировали на баржах вместе с предприятиями и людьми. 20 марта 1944 года в первый рейс отправилась «Красная стрела», состав которой ленинградцы бережно сохранили, но в составе поезда был дополнительный бронированный вагон с зенитной установкой.

Невидимый подвиг

Вся история работы железнодорожников в те годы — это бессонный, опасный и совершенно ненормированный труд. Ярко описана эта каторжная работа Виктором Астафьевым — в годы войны он был железнодорожником — в романе «Последний поклон»: «Станет поезд, отдаст машинист, чаще помощник, жезл дежурному по станции, и тут же оба они ткнутся лицами в грязные, протёртые подлокотники окошек, охваченные тревожной дремой, опустится убито кочегар у горячей топки, и коробит ему жаром грязное лицо. Не курит, не говорит, спит с открытыми глазами кочегар, и машинист не убирает с реверса руку, так и отдыхает в «боевом положении»... Выйдет с жезлом в руке дежурный по станции, товарищ Рыбаков, постоит, глядя на убитого усталым сном машиниста, на облепивших состав «тружениц тыла», вздохнёт и виновато скажет: «Поехали, механик!»

Гражданские служащие проявляли немыслимое хладнокровие: расцепляли горящие вагоны, тушили пожары, не покидали рабочие места в бомбёжки, гибли наравне с воинами при обстрелах и бомбёжках у линии фронта, работали машинистами бронепоездов. Много изнурительной и опасной работы выполняли юные девушки и женщины, например, сцепщицы, кондукторши. Голова у голодной, измученной работой девушки, кормившей семью на паёк рабочего, могла оказаться при манёврах между буферами... она поднимала и крутила тяжёлую стяжку, в ледяные ветры ехала на тормозной площадке кондуктором. Машинистами и кочегарами паровозов нередко были девчонки с косичками, бравшие на себя все тяготы этой даже в мирное время тяжёлой профессии. Женщины управляли сигналами и восстанавливали пути, сутками сидели над графиком и смазывали вагоны, убирали шлак, погибали и голодали наравне с мужчинами. Елена Мироновна Чухнюк, легендарная женщина-машинист, в имени своём воплотила этот подвиг.

К концу войны женщины на разных дорогах составляли не 20–25%, как раньше, а уже от 40 до 60% персонала. На железных дорогах можно было зарабатывать и кормить семью, одеваться в форму летом, а зимой — в тёплую зимнюю. Как правило, всё это были вдовы или невесты, потерявшие мужей и женихов...

Конечно, широко использовался и труд детей, в том числе на ответственных профессиях: токари, слесари. Ветеран транспорта Юрий Савельевич Оберчук, у которого автор статьи проходил поездную

практику, пришел работать в депо Москва-Киевская слесарем по гарнитуре котла паровозов в 14 лет. Широко привлекались и мирные жители на строительство и ремонт железных дорог, некоторые крестьяне становились железнодорожниками. Например, на строительство линии Сараевка — Старый Оскол было привлечено 20 тыс. мирных жителей.

Железнодорожники строили и водили бронепоезда. Собирали деньги на их постройку, в том числе и их дети. Поэт Евгений Долматовский писал: «Поезд строили в смену ночную паровозники-старички, обратились в броню стальную пионерские медяки»... Для вождения бронепоездов чаще всего применялись маленькие, но надёжные паровозы серии «О» — легендарные «овечки» — воистину исторические локомотивы России.



Железная дорога спасла от плена и смерти огромное количество людей: из 18 млн эвакуированных в годы войны было много детей

Как спасали Ленинград

Особую страницу истории транспорта в войну, овеянную кровью, потом, голодом и слезами, представляет героическая оборона Ленинграда. Нужно отметить, что эвакуация осуществлялась не хаотично, а строго по регламенту. Были созданы специальные эвакуационные пункты и эвакуогоспитали. Поезда для эвакуированных назывались эвакуошелоны. На эвакуационных пунктах по специальным карточкам в пути следования выдавалось продовольствие. Всего за войну перевезли около 18 млн эвакуированных рабочих, служащих и членов их семей.

Перевозка по воде и автотранспортом была героической, но далеко не достаточной для снабжения города. Только железнодорожное снабжение смогло спасти Ленинград. У станции Ладожское Озеро под Ленинградом имеется музей ладожской переправы, обеспечивавшей город грузами с Дороги жизни, в котором сохранились памятные реликвии того времени, например дровокольный станок. За украденный мешок муки полагался расстрел, полуживые

от голода люди (кондукторы не могли залезть на площадку), ощущая запах продуктов, не сме- ли украсть и щепотки спасительного питания.

Выскашивались любые способы организации перевозок, чтобы помочь умирающему, но не сдающемуся городу. Знаменитая Шлиссельбургская трасса, свайный мост через Неву, сооружённый за 12 дней, участок Войбокало — Коса... Всё это примеры высочайшего человеческого подвига. Чтобы представить себе, какое значение имели эти стройки, нужно вспомнить, что через две недели после открытия прямого движения на Ленинград в городе стали выдавать не 250, а 600 и 700 г хлеба в сутки.

Обучение и кадры

Одним из важнейших решений времён войны была верная организация работы паровозного хозяйства. В прифронтовой полосе, как правило, были уничтожены депо для ремонта паровозов, а объёмы перевозок, особенно в период подготовки наступления, были огромны. Для того чтобы паровозный парк был в исправности, было принято исключительно важное решение о создании так называемых Колонн паровозов особого резерва НКПС (ОРКП). Всего было сформировано 106 таких колонн, в них имелось 2280 паровозов в основном серии Э разных индексов, а также СО и Су. Возглавлял работу по руководству такими колоннами заместитель наркома путей сообщения Виктор Гарнык. Колонна состояла из группы паровозов и вагонов, среди которых были вагон-штаб, турный вагон для проезда сменной бригады, который категорически запрещалось отцеплять от паровоза, вагон-мастерская, вагон-склад и др. Огромное значение имел внедрённый до войны Лунинский метод*, при котором бригада умела не только управлять паровозом, но и самостоятельно его ремонтировать. ОРКП были глубоко засекречены соединениями, особым подразделением НКПС, у них даже столовая была отдельная в здании ведомства на Красных Воротах. Личный состав колонн имел воинские звания. В 1943 году была изменена форма железнодорожников по аналогии с военной, введены погоны и другие типичные знаки различия.

В 1942 году призыв на фронт паровозников прекратился, началась их демобилизация, но мало кто из ранее призванных вернулся домой. Число машинистов к 1943 году понизилось с 52 до 33 тыс. человек, паровозов — с 27,9 и до 23,8 тыс.

* Лунинский метод — среди машинистов долгие годы существовало убеждение, что заниматься ремонтом локомотива не их дело: этим занимались бригады ремонтников. Одним из первых, кто нарушил это неписаное правило, стал старший машинист локомотивного депо Новосибирск-Главный Николай Лунин.



Ольга БОЧКАРЁВА, ветеран Западно-Сибирской железной дороги, Герой Труда

Награды никогда не были для меня самоцелью. Всегда считала, что важно сделать свою работу как можно лучше, повысить показатели станции, обеспечить безопасность движения. Это главная награда для человека, влюблённого в свою профессию. Этому я учила молодых специалистов, которые приходили на станцию Инская.

А трудовая слава — ответственность вдвойне, поскольку личный пример должен быть для коллег эталоном выполнения своих трудовых обязанностей, культуры безопасности движения.



Сергей НЕЧАЕВ, дорожный мастер Ургальской дистанции пути Дальневосточной дирекции инфраструктуры, Герой Труда

Слава — это добрая молва, которая, словно звонкая песня, разносится по округе. Слава — это знак качества, по которому определяют человека, бригаду, целую дорогу или нашу большую компанию.

Тем не менее благодаря отличному уходу за паровозами и стимулированию труда локомотивных бригад весь уцелевший парк вышел из войны в исправном состоянии, многие паровозы, воевавшие у линии фронта, проработали потом до 1970-х годов. А вот цифры потерь паровозников в годы войны нигде так и не удалось пока найти...

Глубина охвата организационной работы по обеспечению железнодорожных перевозок в войну сегодня просто ошеломляет. Например, было организовано 90 агитпоездов. Вот какое значение придавалось политической агитации! Все специальности, связанные с движением поездов, по штату были укомплектованы. Даже сторожихи имелись на переездах. Массовых сокращений работников или примеров «оптимизации» не было, несмотря на острейшую проблему кадров.

Важное значение имело постановление Государственного комитета обороны о мероприятиях по укреплению вузов и техникумов железнодорожного транспорта с учётом обеспечения действующих, восстанавливаемых и строящихся железных дорог квалифицированными инженерно-техническими кадрами. В нём предусматривалось уже к началу 1943/44 учебного года довести количество студентов в институтах железнодорожного транспорта до 13,5 тыс. человек и в техникумах — до 22 тыс. человек. Студентам вузов и техникумов, а также аспирантам были увеличены размеры стипендии. Им предоставлялась отсрочка от призыва в армию. Техникумы укрепили квалифицированными преподавательскими кадрами. Были повышены должностные оклады всем работникам техникумов, а также значительной части персонала институтов. Для организации питания и снабжения работников и студентов институтов и техникумов выделили дополнительные фонды. В 1944 году число обучающихся в высших и средних специальных учебных заведениях железнодорожного транспорта превысило довоенный уровень в полтора раза. Невероятно!

Профессионализм, привычка к дисциплине и чёткости в работе, помноженные на высочайшую ответственность и самоотверженность, позволили обеспечить победу. Очень жаль, что железнодорожники, воевавшие и погибавшие наравне с солдатами и офицерами, не были признаны участниками войны (им присваивалась формулировка «погиб при исполнении служебных обязанностей») со всеми вытекающими материальными и бытовыми потерями для них и для членов их семей, а масштаб и значение труда железнодорожников в те суровые годы так и не осознаны и не оценены обществом в полной мере до сих пор. 📖



Владимир САЙБЕЛЬ,
заместитель начальника
Департамента социального
развития ОАО «РЖД»,
Герой России

Что такое железнодорожная слава? Для меня это в первую очередь люди, наши железнодорожники, которые на протяжении всей истории российских железных дорог совершали подвиги — и трудовые, и военные. Это достижения в мирное время, в период расцвета железных дорог; это и подвиг коллективов, которые сумели максимально сохранить своих работников в лихие 90-е.

Железная дорога — это всегда про надёжность, что в тылу, что на фронте. Железнодорожники внесли колоссальный вклад в победу в Великой Отечественной войне: не зря Георгий Константинович Жуков говорил о том, что, если бы не железнодорожники, навряд ли бы страна победила. Под бомбёжками перевозили личный состав и технику, эвакуировали предприятия и людей: моя бабушка во время войны была эвакуирована из-под Донецка.

Сегодня железнодорожники совершают новые подвиги в зоне специальной военной операции.

Конечно, железнодорожная слава есть и в обычных рабочих буднях, когда строятся и реализуются самые сложные инфраструктурные объекты, например на Восточном полигоне.

Но самое главное — это люди, которые у нас работают, именно они делают нашу компанию сильнее и лучше, несмотря ни на какие кризисы, давление и т. д. Благодаря тому, что в «Российских железных дорогах» трудятся такие замечательные люди, сохраняются наши традиции, достигаются новые результаты и успехи, которые и становятся фундаментом железнодорожной славы.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОДЫ ВОЙНЫ: ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Остаётся поражаться тому, как было организовано рабочее снабжение и быт железнодорожников. Можно привести некоторые данные из книги под редакцией бывшего министра путей сообщения Николая Конарева «Железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны»:

«Совет Народных Комиссаров СССР в марте 1942 года принял постановление «Об обеспечении продуктами питания в пути следования поездных бригад». В нём предусматривалось, что каждый член поезда бригады должен получить перед поездкой дополнительный паёк (хлеб, колбаса, сахар, табак).

В 1943 году посевные площади совхозов и подсобных хозяйств предприятий НКПС (Народный комиссариат путей сообщения. — Прим. ред.) составляли 206 тыс., в 1944-м — 300 тыс., а в 1945 году — 317 тыс. га.

В 1944 году из 100 рабочих 97 занимались огородничеством, посевные площади под индивидуальными и коллективными огородами железнодорожников выросли на 20%, а в 1945 году — на 45% по сравнению с предыдущим годом.

В 1942 году заработная плата машинистов, помощников машинистов, кондукторов, кочегаров, поездных вагонных мастеров, составителей поездов была повышена на 10–40%. Всего за период с 1941 по 1945 год фонд заработной платы работников, занятых на эксплуатации железных дорог, возрос на 79,5%, а средняя месячная заработная плата одного работника увеличилась на 48,2%. Только в августе 1943 года паровозным бригадам 36 дорог выплатили премию за экономию топлива в сумме 10,75 млн рублей.

На железных дорогах Юга за 1944–1945 годы было восстановлено и введено в эксплуатацию 482 тыс. кв. м жилой площади, построено 1237 общежитий на 21 057 человек, восстановлено и вновь организовано 235 сапожных, 164 пошивочных мастерских, 362 объекта бытовых услуг. Начали функционировать 194 клуба и дворца культуры, 1302 красных уголка, 98 библиотек, 51 радиоузел.

В тяжёлых условиях удалось построить за 1941–1944 годы только на железных дорогах Центра жилые дома общей площадью 279 тыс. кв. м, в которые вселились 60 тыс. семей железнодорожников (в 1943 году в ведении железных дорог сохранилось менее 50% довоенного жилого фонда. — Прим. ред.).

На 26 дорогах открыли 50 поликлиник и амбулаторий, 160 медицинских и фельдшерских пунктов, свыше 30 больниц. Восстанавливались и сооружались лечебные учреждения и на других дорогах. К концу войны на транспорте имелось свыше 40 тыс. яслей, 500 женских и детских консультаций».

Эти методы нормального обеспечения экстремального труда стали на транспорте явью после назначения на руководящие посты людей, проявивших не свирепость и самодурство, а настоящий профессионализм, за который достойны они доброго слова истории, — наркома тыла Андрея Васильевича Хрулёва, наркома путей сообщения Ивана Владимировича Ковалёва.

50 ПОЛИКЛИНИК
И АМБУЛАТОРИЙ

160 МЕДИЦИНСКИХ
И ФЕЛЬДШЕРСКИХ
ПУНКТОВ

СВЫШЕ
30 БОЛЬНИЦ

ОТКРЫЛИ НА 26 ДОРОГАХ
В ГОДЫ ВОЙНЫ