



УДК 625.1/.5(4/.5)«1939/1945»

DOI: 10.52575/2687-0967-2023-50-1-185-196

Оригинальное исследование

Организация Советским Союзом эксплуатации зарубежных железных дорог в годы Второй мировой войны

Буряк Ю.Ю.¹ , Шаповалов В.А.² 

¹ Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, Россия, 308012, г. Белгород, ул. Костюкова, 46;

² Белгородский государственный национальный исследовательский университет, Россия, 308007, г. Белгород, ул. Победы, 85

E-mail: yuriiburyak@mail.ru; Shapovalov@bsu.edu.ru

Аннотация. В годы Второй мировой войны руководство СССР в рамках проведения завершающих военных операций по освобождению Центральной и Восточной Европы, а также разгрому Германии и Японии разработало систему управления и эксплуатации железных дорог на территории сопредельных государств. Общая длина используемых на территории 10 государств советскими и местными железнодорожниками магистралей превышала 25 000 км. Также отечественными специалистами контролировались железные дороги Ирана, через который проходил один из ключевых маршрутов ленд-лиза – Персидский. В статье рассматриваются особенности восстановления зарубежных дорог, вертикаль управления и взаимодействия с Народным комиссариатом путей сообщения, Народным комиссариатом обороны и Государственным комитетом обороны СССР. Также представлены данные по объемам перевозок, методике обеспечения скорейшего продвижения воинских контингентов и снабжения всем необходимым подразделений Красной Армии.

Ключевые слова: Красная Армия, военные сообщения, Народный комиссариат путей сообщения, восстановление зарубежных железных дорог, военно-эксплуатационное управление

Для цитирования: Буряк Ю.Ю., Шаповалов В.А. 2023. Организация Советским Союзом эксплуатации зарубежных железных дорог в годы Второй мировой войны. *Via in tempore. История. Политология.* 50 (1): 185–196. DOI: 10.52575/2687-0967-2023-50-1-185-196

Operation by the Soviet Union of the Foreign Railways During the Second World War

Yurii Yu. Buryak¹ , Vladimir A. Shapovalov² 

¹ Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov, 46 Kostyukova St., Belgorod 308012, Russia;

² Belgorod National Research University, 85 Pobeda St., Belgorod 308007, Russia

E-mail: yuriiburyak@mail.ru; Shapovalov@bsu.edu.ru

Abstract. During the Second World War, the leadership of the USSR, as part of the final military operations to liberate Central and Eastern Europe, as well as the defeat of Germany and Japan, developed a system for managing and operating railways on the territory of neighboring states. The total length of the main lines used by Soviet and local railway workers on the territory of 10 states exceeded 25 000 km. Also, domestic specialists controlled the railways of Iran, through which one of the key lend-lease routes, the Persian one, passed. The article discusses the features of the restoration of foreign roads, the vertical of management and interaction with the People's Commissariat of Communications, the People's Commissariat of Defense and the State Defense Committee of the USSR. Data on traffic volumes,



methods for ensuring the speedy advancement of military contingents and supplying all the necessary units of the Red Army are also presented.

Keywords: Red Army, military communications, People's Commissariat of Railways, recovering of foreign railways, military operation department

For citation: Buryak Yu.Yu., Shapovalov V.V. 2023. Operation by the Soviet Union of the Foreign Railways During the Second World War. *Via in tempore. History and political science.* 50 (1): 185–196 (in Russian). DOI: 10.52575/2687-0967-2023-50-1-185-196

Введение

В ходе освобождения Европы от нацистов НКПС СССР задействовал военно-эксплуатационные отделения (ВЭО) и другие специальные железнодорожные формирования для эксплуатации магистралей освобождаемых стран с целью обеспечения наступления РККА. Им суждено было преодолеть также комплекс тех трудностей, которые возникали при эксплуатации зарубежных железных дорог для обеспечения наступления Красной Армии при освобождении стран Восточной и Центральной Европы, Балкан и Дальнего Востока.

В отечественной историографии достаточно детально освещены вопросы работы железнодорожного транспорта на территории СССР в годы Второй мировой войны. Однако администрирование эксплуатации железных дорог сопредельных государств, которые были заняты Красной Армией для обеспечения снабжения отечественных войск в ходе наступления против Германии и ее союзников, а также для охраны стратегического персидского маршрута ленд-лиза, малоизучен. Это определяет актуальность исследования данной темы для создания целостного представления о работе отечественного железнодорожного транспорта на стратегически важных направлениях деятельности оборонного ведомства СССР в 1939–1945 гг.

При исследовании темы нами были изучены труды по истории железных дорог, в которых содержится информация о создании специальной системы управления железнодорожным транспортом на территории стран, занятой в ходе наступления Красной Армии на завершающем этапе войны. Примечательно, что комплексного освещения данной темы нет ни в одной из представленных работ. Отдельные сведения содержатся в монографиях И.В. Ковалева, Г.А. Куманева, а также коллективных трудах по истории железных дорог СССР в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. под редакцией Н.С. Конарева, а также В.Е. Павлова и М.М. Уздина. При этом управление железными дорогами сопредельных государств в Иране и на Дальнем Востоке фактически не освещено. Таким образом, историография исследуемой темы представлена весьма ограниченно – лишь несколькими трудами, что предопределило в рамках проведения исследования сфокусировать внимание на архивных материалах.

Объект и методы исследования

Объектом исследования выступают железные дороги Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии, Австрии, Чехословакии, Польши, Германии, Китая и Ирана, которые эксплуатировались НКПС и НКО Советского Союза в целях обеспечения потребностей Красной Армии на этапе освобождения вышеуказанных государств от нацистской Германии и ее союзников в Европе и на Дальнем Востоке, окончательного разгрома нацистского режима, а также обеспечения работы персидского маршрута ленд-лиза. В ходе исследования автором использовались специальные исторические методы: сравнительно-исторический, историко-системный, а также историко-генетический. Кроме того, применялись общенаучные методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, обобщения и систематизации. Научная новизна исследования состоит в том, что в научный оборот вво-

дятся ранее засекреченные материалы, а также в статье впервые представлена комплексная система организации управления железнодорожным транспортом НКО и НКПС СССР на территории соседних государств во время Второй мировой войны.

Результаты и их обсуждение

Идея создания специальных формирований для оперативного управления железными дорогами в районах ведения боевых действий и тылу – военно-эксплуатационных отделений (ВЭО) – в нашей стране появилась еще в довоенное время и увенчалась успехом в годы «Зимней войны» 1939–1940-х гг. [Аксененко и др., 2001, с. 122]¹³². Мобилизационным планом НКПС 1941 г. было предусмотрено формирование подвижных ВЭО, на которые возлагались следующие задачи:

- 1) эксплуатация прифронтовых и фронтовых железнодорожных участков;
- 2) содержание и ремонт пути, искусственных (мосты, насыпи, тоннели и т. д.) и гражданских сооружений, устройств тягового хозяйства, связи и систем сигнализации и безопасности движения;
- 3) выполнение работ по ликвидации последствий налетов авиации и наземных подразделений противника;
- 4) обеспечение мероприятий по противовоздушной и противохимической обороне обслуживаемого участка;
- 5) осуществление постоянной связи с командованием Красной Армии и органами военных сообщений (ВОСО) СССР.

Количество ВЭО, подлежащих формированию, было установлено по числу предполагаемых фронтов, из расчета одно ВЭО для каждого фронта, без учета количества имеющихся в районе фронта железнодорожных направлений [Музей железных дорог..., л. 112]. По вышеуказанному плану мощность каждого формирования рассчитана была на комплексное обслуживание железнодорожного участка протяженностью 200–250 км. Штат личного состава каждого ВЭО был предусмотрен численностью 1 990 чел.

В феврале 1942 г. Центральное военно-мобилизационное управление НКПС установило 3 категории ВЭО: 1 категория – 1 990 чел. для обслуживания участка до 200 км, 2 категория – 1 249 чел. (участок до 150 км), 3 категория – 934 чел. (участок до 100 км). Личный состав ВЭО был переведен на положение состоящих в рядах РККА с распространением на него армейских уставов, а также льгот по налогам и пенсиям, которыми пользовались военнослужащие и их семьи, но с применением существовавшей системы оплаты труда железнодорожников. Формирование и развитие системы ВЭО в годы Великой Отечественной войны разделяют на 3 этапа: с объявлением мобилизации, временного отступления РККА, подготовки к наступлению и вовремя наступления Красной Армии [Музей железных дорог..., л. 113–114.]. Также возникла необходимость обслуживания и контроля работы ряда заграничных участков железных дорог в интересах обеспечения обороноспособности СССР, о которых далее пойдет речь.

Так, в Иране действовало ВЭО № 17 на железнодорожной линии Джульфа – Тебриз (Тебризская (Гаврицкая) магистраль). Это был один из участков персидского маршрута ленд-лиза. Оно было сформировано 1 июля 1941 г. силами Закавказской железной дороги СССР. В течение 1941–1945 гг. сотрудники ВЭО погрузили 8 960 вагонов различных стратегически важных грузов для Советского Союза (выгрузка не производилась данным ВЭО). Что касается кадрового состава данного ВЭО, то при норме в 934 железнодорожника в 1941–1943, 1945 гг. штат ВЭО-17 составлял 868 чел. (768 мужчин и 100 женщин). Дополнительно отметим, что из общего числа сотрудников военно-эксплуатационного отделения всего лишь 20 железнодорожников были инженерами. При этом 130 – члены и кандидаты в

¹³² СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 384. Д. 234. ЛЛ. 303, 340.



ВКП(б), 125 – члены ВЛКСМ. Лишь в 1944 г. число работников составляло 1 000 чел. (900 мужчин и 100 женщин): по кадровому составу – количество инженеров было 15, кандидатов и членов ВКП(б) – 100, членов ВЛКСМ – 120 чел. Вышеуказанное подразделение в 1946 г. насчитывало 155 чел. Расформировано было в соответствии с телеграммным приказанием от 1 октября 1946 г. Коллектив и имущество впоследствии были отправлены на Азербайджанскую железную дорогу [Музей железных дорог... Л. 158, 160–161, 164].

Всего в годы Великой Отечественной войны в сопредельном государстве действовали 2 передвижных ВЭО. Второе отделение (№ 50) было сформировано 15 июня 1942 г. отдельно НКПС, а не конкретной магистралью (как было принято). В 1946 г. личный состав ВЭО-50 насчитывал 60 человек. 9 апреля 1946 г. было расформировано вышеуказанное подразделение (без указания железной дороги, на которую направлялся личный состав и имущество ВЭО) [Музей железных дорог..., л. 122, 161–162, 166].

Так как через Иран проходил один из маршрутов ленд-лиза, мы можем выдвинуть гипотезу, что организация бесперебойного продвижения сверхважных стратегических грузов, техники и военных специалистов была основной задачей ВЭО № 50. Например, в 1944 г. под Полтавой действовали несколько аэродромов, где базировались американские и английские самолеты (через Иран доставлены) [Буряк, 2017, с. 214]. Генерал Л.И. Зорин руководил продвижением грузов по данному маршруту ленд-лиза в СССР. В апреле 1944 г. ВОСО Закавказского фронта получили задание доставить авиационных специалистов из Ирана на советско-германский фронт для осуществления челночных бомбардировок вермахта. Американские военные были доставлены морем в Персидский залив, далее автотранспортом – в Тебриз (Иран), отсюда 7 мая 1944 г. эшелонами вывезены в СССР через Джульфу, Баку, Ростов, Славянск. 11 мая представители союзных войск прибыли в Полтаву. [Федосов, 1974, с. 248–252; Каргин, 1974, с. 233–234; Балашов, Рудаков, 2005, с. 393].

Задача по координации работы магистралей сопредельных стран Европы возникла уже в начале 1944 г. В феврале 1944 г. И.В. Сталин потребовал от ЦУП ВОСО СССР предоставить сведения о состоянии путей сообщения Румынии. Однако данные, которыми располагали руководители вышеуказанной структуры, по объективным причинам были достаточно обобщенными. Это не позволяло планировать перевозки в соответствии с конкретно поставленными задачами. Отдельно встал вопрос о необходимости перешивки путей на советский стандарт колеи на магистральных Восточной и Центральной Европы. Альтернативой данного варианта было устройство (либо восстановление) перегрузочных пунктов в районах стыков советских и зарубежных железных дорог [Ковалев, 1981, с. 343–344; Гайдамакин, Четвергов, 2012, с. 167].

Таким образом, предстояло принять конкретное решение, которое фундаментальным образом определило бы систему организации воинских перевозок, влияло на обеспечение всем необходимым частей Красной Армии, формировало общую методику эксплуатации зарубежных железных дорог в 1944–1945 гг. Каждый вариант имел свои преимущества и недостатки. В итоге И.С. Сталин приказал начальнику ЦУП ВОСО И.В. Ковалеву выехать совместно с группой специалистов в район ведения боевых действий 2-го и 3-го Украинских фронтов, чтобы на месте изучить проблемы на магистральных в сопредельных государствах, выбрать наиболее оптимальный вариант организации перевозок. Координировавший действия фронтов представитель Ставки маршал С.К. Тимошенко и командующие фронтами генералы Р.Я. Малиновский и Ф.И. Толбухин получили указание оказать содействие этой группе. В итоге более предпочтительным был выбран метод организации перегрузочных пунктов, а подразделения РККА должны были стараться предотвратить (минимизировать) разрушения путей и угон нацистами подвижного состава из сопредельных государств [Ковалев, 1981, с. 346; Куманев, 1987, с. 273].

При этом отдельные железнодорожные линии (фактически по одной магистральной ветке для каждого фронта) перешивались на стандарт 1 524 мм для обеспечения скорейшего продвижения наших войск и, в частности, скорейшего вывоза силезского угля (из

Польши) для нужд железных дорог и экономики западных областей СССР ввиду дефицита донецкого и московского угля, длинных маршрутов доставки топлива из Кузбасса и Караганды. В итоге скорость и маневренность отечественных железнодорожных перевозок в сложившихся условиях нередко ошеломляла немецкое командование [Куманев, 1976, с. 330; Олейник, 1995, с. 123; Кузьмич, Левин, 2004, с. 12].

Итак, весной 1944 – в течение 1945 гг. советским железнодорожникам приходилось решать ряд важных задач в связи с выходом на государственную границу и началом освобождения стран Европы от нацизма. Во-первых, увеличивалась протяженность маршрутов доставки боеприпасов и всего необходимого с тыловых производственных баз в адрес РККА (до 5 000 км). Так, для перевозки одного и того же количества воинских грузов в 1945 г. требовалось в среднем на 43 % больше вагонов и на 28 % паровозов. Во-вторых, остро встал вопрос по скорейшему восстановлению и четкой организации перевозок (по аналогии с советскими магистралями) на железных дорогах сопредельных государств Европы, причем разных стандартов колеи (1 524 мм и 1 435 мм), для обеспечения быстрых темпов наступления нашей армии [Конарев, 1987, с. 382].

Ввиду того, что через железные дороги Польши предполагалось генеральное наступление советских войск на Берлин, в октябре 1944 г. на магистралях Польши создавался институт уполномоченных ЦУП ВОСО РККА и НКПС [Музей железных дорог..., л. 206]. Институт уполномоченных также был создан и на железных дорогах Венгрии и Восточной Пруссии в соответствии с постановлением ГКО № 6980-С от 21 ноября 1944 г. и приказа НКПС (Л.М. Каганович) и начальника Тыла РККА (А.В. Хрулев) № СС-1057/Ц/0030 от 4 декабря 1944 г. со штатом 224 чел. [Музей железных дорог..., л. 209, 221] [Куманев, 1988, с. 254].

Для управления эксплуатацией железных дорог государств, занятых Красной Армией, и освобожденных союзных государств по приказу НКПС № СС 1057-0030/Ц от 4 декабря 1944 г. были созданы 6 военно-эксплуатационных управлений (ВЭУ) со штатом по 245 чел. в каждом подразделении [Павлов, Уздин, 1997, с. 372]. В связи с организацией ВЭУ управление эксплуатационных железнодорожных бригад упразднялось с переходом их штата в ВЭУ.

Общий порядок использования железных дорог сопредельных государств выглядел следующим образом. По мере восстановления участков их принимали во временную эксплуатацию железнодорожные части, которые свои участки передавали военно-эксплуатационным формированиям НКПС. Последние состояли из управлений и отделений. Своим штатным составом управление (в него входило обычно 1–4 ВЭО и 1–3 железнодорожных эксплуатационных полка (ЧЭ)) могло полностью обеспечить эксплуатацию железнодорожного направления протяженностью до 250 км, включало 2 распорядительные станции, 4 станции снабжения, 14 промежуточных станций, 2 оборотных депо, 2 дистанции пути, вагонный участок. Для эксплуатации головного участка (50 км от линии фронта), примыкавшего непосредственно к восстановленному, выделялся один ЧЭ. С помощью местных железнодорожников осуществлялись железнодорожные перевозки, ремонт подвижного состава, пути и железнодорожных зданий, искусственных сооружений (мостов, путепроводов и т. д.) [Музей железных дорог..., л. 213, 217, 219]. Как предписывало правительство СССР, эксплуатация железнодорожных участков на территории, занятой РККА, осуществлялась в основном местными ресурсами – подвижным составом, а также материалами, топливом и оборудованием, расположенными на магистралях территорий, занятых Красной Армией [Музей железных дорог..., л. 212].

Восстановление связи на эксплуатируемых ВЭУ магистралях было возложено на ЦШ (Главное управление службы связи НКПС СССР) и УВВР (Управление военно-восстановительных работ) соответствующих фронтов. Глава ЦШ Чигарков должен был предоставить по 1 радиостанции каждому ВЭУ [Музей железных дорог..., л. 218–219].



Руководитель управления подвижных формирований НКПС в оперативном отношении подчинялся командованию фронта, задания на перевозки получал от начальника ВОСО фронта [Ковалев, 1981, с. 378]. ВЭУ для удобства управления работой железных дорог в пределах фронта, как правило, располагались по месту дислокации Управления военных сообщений фронта (УП ВОСО фронта). В текущей работе по эксплуатации железных дорог начальник ВЭУ подчинялся также Военному совету соответствующего фронта. При этом ГКО СССР обязывал военные советы фронтов обеспечивать охрану железных дорог и технических сооружений, оказывать ВЭУ помощь материалами, топливом, содействовать в снегоборьбе, нормальной работе транспорта [Музей железных дорог..., лл. 214, 217–218].

По решению ГКО ВЭУ являлись специальными формированиями военного времени с соответствующим довольствием персонала, оплатой труда, льготами (на основе постановления ГКО № 1095 от 3 января 1942 г.) и ответственностью по Уставам РККА и статьями УК СССР по воинским преступлениям [Музей железных дорог..., лл. 215, 217, 220–221]. Сотрудники ВЭУ, а также ЧЭ и ВЭО были в 10-дневный срок после издания приказа о формировании ВЭУ обеспечены обмундированием военного образца улучшенного качества, поставлены на все виды довольствия наравне с бойцами РККА. Каждое ВЭУ начальники тыла соответствующих фронтов обеспечили автотранспортом (по 2 легковых и 2 грузовых автомобиля) с последующим снабжением топливом и запасными частями по нормам РККА (аналогично снабжались ЧЭ и ВЭО), персонал – средствами противохимической защиты [Музей железных дорог..., л. 220].

Уже в начале 1945 г. руководство работой организованных ВЭУ было возложено на Центральное военно-эксплуатационное управление (ЦВЭУ) НКПС, созданное по приказу наркомата № 194/Ц от 23 февраля 1945 г. со штатом 155 чел. и следующими структурными отделами: движения, подвижного состава, технического, специальных формирований, материально-технического обеспечения. ЦВЭУ НКПС руководило непосредственной деятельностью ВЭУ на фронтах, ВЭО, ЧЭ и другими специальными формированиями на зарубежных магистралях. Помимо этого, курировало работу уполномоченных НКПС и ЦУП ВОСО РККА на железных дорогах государств, занятых РККА, для нужд фронта и обеспечение выполнения планов НКО и НКПС СССР. Добавим, что в Центральном военном отделе (ЦВО) НКПС создавался специальный отдел для связи наркомата с ВЭУ. Таким образом, ВЭУ были связующим звеном НКПС с фронтами в рамках осуществления воинских перевозок, курировали работу находящихся за рубежом ЧЭ, ВЭО и других специальных формирований НКПС. ВЭУ организовывали и обеспечивали перевозки по заданиям НКПС, ЦУП ВОСО, командования фронта, поддерживали в исправном состоянии подвижной состав, пути и технические сооружения. Обеспечивали в последующем по заданию советского правительства перевозки оборудования из Германии [Музей железных дорог..., лл. 210, 214, 221, 234].

Итак, ВЭУ №№ 1–3 были сформированы из эксплуатационных железнодорожных бригад № 2, 16 и 18 соответственно. ВЭУ-1 (начальник – Шмелев) обслуживало 3-й Белорусский фронт, обеспечивая эксплуатацию железных дорог Восточной Пруссии. Управление располагалось в г. Инстербурге (ныне Черняховск Калининградской области). В состав ВЭУ-1 входили ВЭО №№ 8 (сформировано Московско-Рязанской железной дорогой), 16 (Юго-Восточной ж/д), 42 (Ташкентской ж/д) и 43 (Томской ж/д), а также ЧЭ № 11. Также в его оперативном управлении находились 5 Особого резерва колонн паровозов (ОРКП) [Вульф, 2018, с. 666]. Помимо этого, работали паровозоремонтный поезд № 5, паровозоремонтная колонна № 7, вагоноремонтная колонна № 49. Таким образом, в работе ВЭУ-1 принимали участие 9 189 чел. и привлекаемое население из местных железнодорожников в количестве 227 чел.

ВЭУ-1 эксплуатировало к 1 декабря 1945 г. 140 км двухпутных линий и 326 км однопутных линий (всего 466 км) советской колеи (1 524 мм) и 685 км однопутных линий европейской колеи (1 435 мм). Что касается показателей работы ВЭУ-1, то в марте – июле 1945 г. ежедневно выгружалось 650–750 вагонов. Сотрудники ВЭУ-1 в период своей рабо-

ты обеспечили перевозки РККА с целью разгрома нацистов под Кенигсбергом, организовали перевалочную базу на станции Инстербург по перегрузке оборудования, рельс и силезского угля для Латвии и Литвы, отремонтировали 3 988 вагонов и оборудовали 1 589 вагонов под специальные перевозки [Музей железных дорог..., лл. 196–197, 215–216].

Дополнительно отметим, что ВЭО-16 обслуживало линии в районе станции Найденбург (ныне Нидзица) в Польше. В последующем времени оно было передислоцировано приказом НКПС СС-№764/Ц от 10 августа 1945 г. в Воронежскую область. Личный состав (512 чел.) с имуществом (165 вагонов) с 28 августа 1945 г. проследовал через Белосток, Барановичи, Минск, Смоленск, Брянск, Орел, Елец, Грязи на станцию Лиски Юго-Восточной железной дороги. 2 сентября 1945 г. ВЭО-16 было расформировано.

ЧЭ-11 действовал в районе станции Коршен (ныне Корше Северо-Восточная Польша) до середины августа 1945 г. и был передислоцирован (280 вагонов) согласно приказу НКПС с 24 августа 1945 г. на Свердловскую магистраль через узловыe станции Инстербург, Вильнюс, Минск, Москва, Ярославль, Буй, Киров в Свердловск (ныне Екатеринбург) [Музей железных дорог..., лл. 164, 169].

Специалисты ВЭУ-2 (начальник – И.К. Кулагин) обслуживали железные дороги в районах действия 2-го и 4-го Украинских фронтов (магистралей Венгрии и Чехословакии). Вышеуказанное ВЭУ включало в себя ВЭО №№ 12 (Оренбургской ж/д), 19 (Юго-Восточной ж/д), 25 (Куйбышевской ж/д) и 39 (Казанской ж/д), ЧЭ-5, ЧЭ-6, ЧЭ-8. На 1 июля 1945 г. в ВЭУ-2 работали 7 484 чел. советских граждан и 30 700 чел. из числа местных железнодорожников.

Эксплуатационная длина обслуживаемых участков составляла 2 851 км (из них 407 км – двухпутные линии). В 1 и 2 кварталах 1945 г. ежедневно ВЭУ-2 в среднем обеспечивало погрузку 950 и 1 000 вагонов соответственно. Средняя скорость поездов на обслуживаемых линиях при этом была 8,8–12,6 км/ч в зависимости от участка пути. Это свидетельствует о масштабах разрушений железнодорожного хозяйства, а также сложности профиля пути из-за горной местности. Примечательно, что сотрудники ВЭУ-2 разработали и ввели в действие графики движения поездов, планы их формирования. Силами вышеуказанного подразделения были восстановлены 35 паровозных депо и заново построены локомотивные депо в Мишкольце, Мукачево, Хатване, Михайлянах. Восстановлены и запущены в эксплуатацию паровозоремонтные заводы в городах Сольнок, Дебрецен, Будапешт (в столице Венгрии – 2 завода). Благодаря вышеуказанным работам были восстановлены 150 трофейных и принятых из Румынии паровозов, отремонтированы и восстановлены после тяжелых повреждений 417 паровозов.

Также были организованы 35 пунктов экипировки паровозов углем и построено 8 пунктов экипировки паровозов нефтью. Была восстановлена и налажена работа 18 угольных шахт, с которых для нужд железных дорог Венгрии и Чехословакии было отправлено 213 466 т угля.

Также сотрудники ВЭУ-2 оборудовали 235 вагонов для санитарных поездов, отремонтировали 2 783 грузовых вагона и 334 пассажирских вагона. Запущены были на постоянной основе 12 пассажирских поездов и 2 специальных поезда. 5 восстановительных поездов занимались восстановлением железнодорожных линий в ведении ВЭУ-2. В итоге восстановлены были 171 км главных и 176 км станционных путей, 348 комплектов стрелочных переводов, 22 моста [Музей железных дорог..., лл. 163–166, 197–199, 215–216].

ВЭУ-3 (начальник – Цымбал) занималось обслуживанием железных дорог в зоне действия 3-го Украинского фронта, обеспечивая эксплуатацию магистралей Югославии и Австрии. Также стоит отметить, что ВЭУ-3 обеспечивала перевозки для нужд 3-го Украинского фронта в период боев у озера Балатон (Венгрия) и взятия Будапешта, а затем Вены.

В состав ВЭУ-3 входили ВЭО-21 (Южной ж/д) и ЧЭ-23. На 1 июля 1945 г. в штат ВЭУ-3 входили 3 775 чел. с привлечением 15 068 местных железнодорожников. В эксплуатации вышеуказанного ВЭУ были 3 000 км однопутных линий европейской колеи. В январе



– июле 1945 г. было обеспечено продвижение 3,2 млн. вагонов, погружено 113 400 вагонов и выгружено – 115 740. Также было отправлено помимо грузов Народного комиссариата обороны СССР 20 000 вагонов заводского оборудования и 23 957 вагонов угля.

Сотрудниками ВЭУ-3 были разработаны и введены в действие графики движения поездов, правила технической эксплуатации для венгерских и австрийских железных дорог. Дополнительно были изданы книги «Техническое описание железных дорог» для Венгрии, Югославии и Австрии соответственно. Из числа югославских железнодорожников по аналогии с СССР были сформированы ОРКП № 24 и ОРКП № 36.

Благодаря работе ВЭУ-3 были восстановлены 482 паровоза, а также отремонтированы 178 166 грузовых и 100 пассажирских вагонов.

Добавим, что восстановлены были паровозные депо Сегед, Печ, Уйдомбовар, Секешфехервар, Сомбойхель, а также мастерские депо в Вене. Созданы были 6 ремонтно-восстановительных поездов (15–18 вагонов каждый). На советский стандарт колеи были перепрессованы 900 колесных пар, восстановлено 47 км главных и 83,6 км станционных путей, 9 мостов и 103 стрелочных перевода [Музей железных дорог..., лл. 200–201, 215–216].

ВЭУ-4 обслуживал 1-й Белорусский фронт по вопросам эксплуатации железных дорог Польши и Германии. В его состав входили ВЭО №№ 15 (Московско-Донбасской ж/д), 38 (Рязано-Уральской ж/д), 46 (Московско-Рязанской ж/д). Также в его подчинении работали ЧЭ-12, ЧЭ-13, 10 ОРКП (3 ОРКП на советской колее работали и 7 ОРКП на европейской колее). 1 июля 1945 г. в ВЭУ-4 работали 8 416 чел., а также 5 105 местных железнодорожников. По состоянию на 15 августа 1945 г. длина путей, которая эксплуатировалась ВЭУ-4, составляла 4 531 км.

С 25 февраля по 15 августа 1945 г. сотрудники ВЭУ-4 погрузили 229 740 вагонов (в том числе для фронта 1 500 вагонов), выгрузили 267 870 вагонов (из них 131 000 вагонов для фронта). С учетом того, что боевые действия закончились в Европе в мае 1945 г., основная масса фронтального снабжения от вышеуказанного объема была в марте – мае.

Сотрудники исследуемого ВЭУ участвовали в восстановлении и ремонте 10 основных и 8 оборотных паровозных депо, 36 пунктов водоснабжения локомотивов, 1 896 паровозов, 8 электростанций и 40 подстанций, 6 вагоноремонтных мастерских, 21 склада топлива. Было построено 23 км нового пути, перебито на советский стандарт 40 км европейской колеи, 95 стрелочных переводов. Восстановили дальнюю (магистральную) и станционную связь. Были перепрессованы на советский стандарт колеи 2 204 вагона.

Рассматриваемое ВЭУ также участвовало в демонтаже и отправке из Германии в СССР Бромбергского, Цеховского, Ресьидовского заводов, а также предприятия «Телефункен» [Музей железных дорог..., лл. 202–203].

ВЭУ-5 обслуживало потребности 2-го Белорусского фронта, занималось эксплуатацией части железных дорог Восточной Пруссии, Польши и Германии. В состав ВЭУ входили ВЭО №№ 4 (Кировской ж/д), 7 (Калининской ж/д), 10 (Восточно-Сибирская ж/д) и 23 (Орджоникидзевской ж/д), ЧЭ-7, ЧЭ-14. 1 июля 1945 г. штат ВЭУ насчитывал 6 752 чел. и 776 местных железнодорожников. В зоне ответственности ВЭУ-5 были 140 км однопутных линий советского стандарта и 1 055 км линий с шириной колеи 1 435 мм [Ковалев, 1981, с. 369].

Помимо обеспечения нужд вышеуказанного фронта, ВЭУ-5 получало задания по погрузке и вывозу заводского оборудования Германии, верхнего строения пути немецких железных дорог (операция была выполнена до 1 августа 1945 г. с помощью 53 составов-вертушек), а также обеспечивало перевозки демобилизованных бойцов РККА. Для перевозок красноармейцев были сформированы силами ВЭУ-5 3 состава-вертушки, для перевозки репатриированных организованы были 5 составов-вертушек по 50 вагонов. Также из-за р. Одер были вывезены 180 трофейных паровозов. ВЭУ-5 оказывала помощь ВЭУ-1 в июле 1945 г. в перевозке 490 составов собственными локомотивами.

Кроме перевозочного процесса коллектив ВЭУ-5 производил масштабные ремонтно-восстановительные работы на вверенном ему участке железных дорог: 42 паровоза (по плану был 31 локомотив), 3 408 вагонов, 449 вагонов переставлены на советские колесные пары стандарта 1 524 мм [Музей железных дорог..., лл. 163, 203–204].

ВЭУ-6 обслуживало польские железные дороги [Музей железных дорог..., лл. 205–206]. Считаем целесообразным отдельно осветить систему управления и эксплуатации магистралей Польши.

Переброска воинского контингента, вооружений и военной техники с Запада на Дальний Восток стало целой операцией советских железнодорожников. Теперь особое значение приобрела эксплуатация СССР железных дорог в Монголии и Китае во время победной войны против Японии в августе-сентябре 1945 г. [Кресик, 1974, с. 278–279; Куманев, 2007, с. 466–467].

В Маньчжурии обеспечивало перевозки ВЭО-34 (Приморская магистраль сформировала) после переброски из Белоруссии, а 49-я отдельная железнодорожная бригада в составе трех узкоколейных железнодорожных полков обслуживала железнодорожные участки на территории Монгольской народной республики [Конарев, 1987, с. 306; Когатько, 2002, с. 314]. Благодаря советским железнодорожникам с 10 августа по 30 сентября 1945 г. железнодорожные части и спецформирования НКПС и НКО восстановили и перешли 3 600 км главных и станционных путей, восстановили десятки искусственных сооружений на территории Маньчжурии. На колею стандарта 1 524 мм была перешита только главная магистраль от станции Маньчжурия до станции Пограничная (1 481 км). В связи с этим на железнодорожных узлах Цицикар, Харбин и Муданьцзян были обустроены перегрузочные пункты. Наибольший объем работ был выполнен Харбинским узлом. Благодаря слаженным действиям советских железнодорожников с 10 августа по 20 ноября 1945 г. через Маньчжурию было перевезено свыше 112 000 вагонов [Овчинников, 1974, с. 283; Конарев, 1987, с. 414].

Заключение

Таким образом, основной эксплуатационной единицей на железных дорогах сопредельных государств, которые использовались советскими железнодорожниками и местными специалистами, были военно-эксплуатационные отделения, а также железнодорожные эксплуатационные полки. Нами установлено, что ВЭО работали как в Восточной и Центральной Европе, так и в Иране и Маньчжурии (Китай). Железнодорожные полки работали в освобожденных европейских государствах и Монголии. Общая длина эксплуатируемых железнодорожных линий, по нашим подсчетам, превышала 25 000 км.

Ввиду того, что объем перевозок на территории государств, расположенных к западу от СССР, был более значительным, чем на Дальнем Востоке и Иране, система управления железнодорожными линиями и станциями там была более сложной. Так, в конце 1944 г. были созданы 6 военно-эксплуатационных управлений (ВЭУ). Они управляли ВЭО, а также другими специальными железнодорожными подразделениями. В свою очередь, с 23 февраля 1945 г. работу ВЭУ на территории стран Европы курировало специально созданное центральное военно-эксплуатационное управление при НКПС СССР.

В итоге создание ЦВЭУ и ВЭУ показали свою эффективность в годы Второй мировой войны, а положительный опыт их работы и других действовавших железнодорожных подразделений оценен был на всех уровнях военного и железнодорожного ведомств СССР. При этом нашими железнодорожными специалистами был осуществлен огромный вклад в восстановление и налаживание работы магистралей освобожденных государств Европы и Азии.

Отдельно отметим, что специфическая система управления была создана на эксплуатируемых железных дорогах Польши ввиду их главного магистрального направления из СССР в Германию. Поэтому в перспективе считаем необходимым провести отдельное исследование по вышеуказанной теме.



Список литературы

- Аксененко Н.Е., Лapidus Б.М., Мишарин А.С. 2001. Железные дороги России: от реформы к реформе. М., Транспорт, 335 с.
- Балашов А.И., Рудаков Г.П. 2005. История Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). СПб., Питер, 464 с.
- Буряк Ю.Ю. 2017. Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1937–1945 гг. Дисс. ... кандидата исторических наук. Белгород, 247 с.
- Вульф А. 2018. История железных дорог Российской империи. М., РИПОЛ классик, 744 с.
- Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945. 2-е изд., доп. 1987. Под ред. министра путей сообщения Н.С. Конарева. М., Транспорт, 591 с.
- Железнодорожные войска России. Кн. 3. На фронтах Великой Отечественной войны: 1941–1945. 2002. Н.Л. Волконский, А.Г. Дьячкин, Н.А. Зензинов, Е.Б. Сизов, А.Ф. Столяров, В.В. Яробков; под ред. Г.И. Когатько. М., «Стэха», 336 с.
- История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. 1997. Под общ. ред. В.Е. Павлова, М.М. Уздина. СПб., ОАО «Иван Федоров», 416 с.
- История железнодорожного транспорта СССР. Т. 3: 1945–1991 гг. 2004. Под общ. ред. В.Д. Кузьмича, Б.А. Левина. М. – Иваново, ОАО «Ивановская областная типография», 631 с.
- История железнодорожного транспорта России: учебное пособие. 2012. Под ред. А.В. Гайдакина, В.А. Четвергова. М., ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 312 с.
- Каргин И.В. 1974. Перевозка импортных грузов через Иран. Уходили на фронт эшелоны. Под общ. ред. С.В. Хвощева, А.В. Добрякова. М., Воениздат: 233–236.
- Ковалев И.В. 1981. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М., Наука, 480 с.
- Кресик С.Н. 1974. Железнодорожный транспорт в победе на Дальнем Востоке. Уходили на фронт эшелоны. Под общ. ред. С.В. Хвощева, А.В. Добрякова. М., Воениздат: 276–280.
- Куманев Г.А. 1976. На службе фронта и тыла: железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны (1938–1945). М., Наука, 455 с.
- Куманев Г.А. 1988. Война и железнодорожный транспорт СССР (1941–1945). М., Наука, 368 с.
- Куманев Г.А. 2005. Говорят сталинские наркомы. Смоленск, Русич, 632 с.
- Куманев Г.А. 2007. Проблемы военной истории Отечества (1938–1945 гг.). М., Собрание, 656 с.
- Музей железных дорог России. Отчет о мобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.) в 4-х томах. Т. 2. 1947–1948. Под общей редакцией директор-полковника движения В.В. Звонарева. ЦВМО МПС СССР, 244 с. Электронная книга. URL: <https://rzd-museum.ru/expositions/archive> (дата обращения: 10.11.2022 г.).
- Овчинников И.В. 1974. От Кенигсберга до Порт-Артура. Уходили на фронт эшелоны. Под общ. ред. С.В. Хвощева, А.В. Добрякова. М., Воениздат: 281–286.
- Олейник Б.С. 1995. Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра. 1870–1995 гг. Киев, Транспорт Украины, 243 с.
- Сектор архивов ГП «Донецкая железная дорога» (СА ДонЖД). Ф. 32. История Донецкой железной дороги. Оп. 384. Д. 234.
- Федосов И.В. 1974. Из Ирана на советско-германский фронт. Уходили на фронт эшелоны. под общ. ред. С.В. Хвощева, А.В. Добрякова. М., Воениздат: 248–252.

References

- Aksenenko N.E., Lapidus B.M., Misharin A.S. 2001. Zheleznyye dorogi Rossii: ot reformy k reforme [Railways of Russia: from reform to reform]. M., Transport, 335 s.
- Balashov A.I., Rudakov G.P. 2005. Istoriya Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1945 gg.) [History of the Great Patriotic War (1941–1945)]. SPb., Piter, 464 s.
- Buryak Yu.Yu. 2017. Severo-Donetskaya i Yuzhno-Donetskaya zheleznyye dorogi nakanune i v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. 1937–1945 gg. [North-Donetsk and South-Donetsk railways on the eve and during the Great Patriotic War. 1937–1945]. Diss. ... kandidata istoricheskikh nauk. Belgorod, 247 s.

- Vul'fov A. 2018. Istoriya zheleznykh dorog Rossiyskoy imperii [History of the Railways of the Russian Empire]. M., RIPOL klassik, 744 s.
- Zheleznodorozhniki v Velikoy Otechestvennoy voyne 1941–1945 [Railway workers in the Great Patriotic War 1941–1945]. 2-e izd., dop. 1987. Pod red. ministra putey soobshcheniya N.S. Konareva. M., Transport, 591 s.
- Zheleznodorozhnye voyska Rossii. Kn. 3. Na frontakh Velikoy Otechestvennoy voyny: 1941–1945 [Railway troops of Russia. Book. 3. On the fronts of the Great Patriotic War: 1941–1945]. 2002. N.L. Volkonskiy, A.G. D'yachkin, N.A. Zenzinov, E.B. Sizov, A.F. Stolyarov, B.V. Yarobkov; pod red. G.I. Kogat'ko. M., «Stekha», 336 s.
- Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuza. T. 2: 1917–1945 gg. [History of railway transport in Russia and the Soviet Union. Vol. 2: 1917–1945]. 1997. Pod obshch. red. V.E. Pavlova, M.M. Uzdina. SPb., OAO «Ivan Fedorov», 416 s.
- Istoriya zheleznodorozhnogo transporta SSSR. T. 3: 1945–1991 gg. [History of railway transport of the USSR. Vol. 3: 1945–1991] 2004. Pod obshch. red. V.D. Kuz'micha, B.A. Levina. M. – Ivanovo, OAO «Ivanovskaya oblastnaya tipografiya», 631 s.
- Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii: uchebnoe posobie [History of railway transport in Russia: textbook]. 2012. Pod red. A.V. Gaydamakina, V.A. Chetvergova. M., FGBOU «Uchebno-metodicheskiy tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte, 312 s.
- Kargin I.V. 1974. Perevozka importnykh gruzov cherez Iran. Ukhodili na front eshelony [Transportation of imported goods through Iran. Echelons went to the front. Under the general]. Pod obshch. red. S.V. Khvoshcheva, A.V. Dobryakova. M., Voenizdat: 233–236.
- Kovalev I.V. 1981. Transport v Velikoy Otechestvennoy voyne (1941–1945 gg.) [Transport in the Great Patriotic War (1941–1945)]. M., Nauka, 480 s.
- Kresik S.N. 1974. Zheleznodorozhnyy transport v pobede na Dal'nem Vostoke. Ukhodili na front eshelony [Railway transport in the victory in the Far East. Echelons went to the front]. Pod obshch. red. S.V. Khvoshcheva, A.V. Dobryakova. M., Voenizdat: 276–280.
- Kumanev G.A. 1976. Na sluzhbe fronta i tyla: zheleznodorozhnyy transport SSSR nakanune i v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1938–1945) [In the service of the front and rear: railway transport of the USSR on the eve and during the Great Patriotic War (1938–1945)]. M., Nauka, 455 s.
- Kumanev G.A. 1988. Voyna i zheleznodorozhnyy transport SSSR (1941–1945) [War and railway transport of the USSR (1941–1945)]. M., Nauka, 368 s.
- Kumanev G.A. 2005. Govoryat stalinskie narkomy [Stalin's people's commissars speak]. Smolensk, Rusich, 632 s.
- Kumanev G.A. 2007. Problemy voennoy istorii Otechestva (1938–1945 gg.) [Problems of the military history of the Fatherland (1938–1945)]. M., Sobranie, 656 s.
- Muzey zheleznykh dorog Rossii. Otchet o mobilizatsii zheleznykh dorog Sovetskogo Soyuza (po mobplanu 1941 g) [Museum of Russian Railways. Report on the mobilization of the railways of the Soviet Union (according to the mobilization plan of 1941)]. v 4-kh tomakh. T. 2. 1947–1948. Pod obshchey redaktsiey direktor-polkovnika dvizheniya V.V. Zvonareva. TsVMO MPS SSSR, 244 s. Elektronnaya kniga. URL: <https://rzd-museum.ru/expositions/archive> (data obrashcheniya: 10.11.2022 g.).
- Ovchinnikov I.V. 1974. Ot Kenigsberga do Port-Artura. Ukhodili na front eshelony [From Koenigsberg to Port Arthur. Echelons went to the front]. Pod obshch. red. S.V. Khvoshcheva, A.V. Dobryakova. M., Voenizdat: 281–286.
- Oleynik B.S. 1995. Yugo-Zapadnaya zheleznyaya doroga. Vchera. Segodnya. Zavtra. 1870–1995 gg. [Southwestern Railway. Yesterday. Today. Tomorrow. 1870–1995]. Kiev, Transport Ukrainy, 243 s.
- Sektor arkhivov GP «Donetskaya zheleznyaya doroga» (SA DonZhd). F. 32. Istoriya Donetskoy zheleznoy dorogi [History of the Donetsk railway]. Op. 384. D. 234.
- Fedosov I.V. 1974. Iz Irana na sovetsko-germanskiy front. Ukhodili na front eshelony [From Iran to the Soviet-German front. Echelons left for the front]. Pod obshch. red. S.V. Khvoshcheva, A.V. Dobryakova. M., Voenizdat: 248–252.

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

Conflict of interest: no potential conflict of interest related to this article was reported.




Поступила в редакцию 04.12.2022
Поступила после рецензирования 12.01.2023
Принята к публикации 15.01.2023


Received 04.12.2022
Revised 12.01.2023
Accepted 15.01.2023

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Буряк Юрий Юрьевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры социологии и управления, Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, г. Белгород, Россия

 [ORCID: 0000-0002-7840-4975](https://orcid.org/0000-0002-7840-4975)

Шаповалов Владимир Анатольевич, профессор кафедры российской истории и документоведения, Белгородский государственный национальный исследовательский университет, доктор исторических наук, профессор, г. Белгород, Россия

 [ORCID: 0000-0003-1699-1956](https://orcid.org/0000-0003-1699-1956)

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Yurii Yu. Buryak, associate professor of the Department of Sociology and management, candidate of historical sciences, Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov, Belgorod, Russia

Vladimir A. Shapovalov, Professor of the Department of Russian History and Record Management, Belgorod State National Research University, Doctor of Historical Sciences, Professor, Belgorod, Russia