



УДК 94:625.1/438«1939/1945»

DOI: 10.52575/2687-0967-2023-50-2-484-494

Оригинальное исследование

Эксплуатация Советским Союзом железных дорог Польши в 1944–1945 гг.

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: yuriburyak@mail.ru, Shapovalov@bsu.edu.ru

Аннотация. Польским железным дорогам в годы Второй мировой войны суждено было стать стратегическими линиями на пути освобождения Красной Армией Европы от нацизма. Данное обстоятельство требовало от советского командования разработки новых подходов в управлении железнодорожным транспортом Польши с учетом существовавшей к концу 1944 г. модели администрирования и эксплуатации стальных магистралей сопредельных европейских государств, освобожденных от немецко-фашистских захватчиков. Помимо традиционно использовавшихся военно-эксплуатационных отделений, железнодорожных эксплуатационных полков, а также военно-эксплуатационных управлений, был создан институт уполномоченных Центрального управления военных сообщений Красной Армии и народного комиссариата путей сообщения СССР. Вышеуказанный орган успешно себя зарекомендовал в реализации задач по перевозке воинских грузов и контингентов при одновременном восстановлении транспортировки народнохозяйственных грузов и пассажиров на территории Польши. Это дало основание для создания аналогичных институтов уполномоченных на магистралах Восточной Пруссии и Венгрии. Таким образом, в статье представлена во многом уникальная система управления железными дорогами сопредельного государства советскими военными и транспортными органами в годы войны.

Ключевые слова: Вторая мировая война, восстановление и эксплуатация Советским Союзом зарубежных железных дорог, система управления железными дорогами Польши на завершающем этапе войны, народный комиссариат путей сообщения, Служба военных сообщений Красной Армии

Для цитирования: Буряк Ю.Ю., Шаповалов В.А. 2023. Эксплуатация Советским Союзом железных дорог Польши в 1944–1945 гг. *Via in tempore. История. Политология*, 50 (2): 484–494. DOI: 10.52575/2687-0967-2023-50-2-484-494

Operation of the Polish Railways by the Soviet Union in 1944–1945

Yuri 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: yuriburyak@mail.ru, Shapovalov@bsu.edu.ru

Abstract. During the Second World War, the Polish railways were destined to become strategic lines on the path of the Red Army's liberation of Europe from Nazism. This circumstance required the Soviet command to develop new approaches to the management of railway transport in Poland, taking into account the model of administration and operation of steel lines of neighboring European states that existed by the end of 1944, liberated from the Nazi invaders. In addition to the traditionally used military operational departments, railway operational regiments, as well as military operational directorates, an



institute was created for authorized representatives of the Central Directorate of Military Communications of the Red Army and the People's Commissariat of Railways of the USSR. The above body has successfully proven itself in the implementation of the tasks of transporting military cargo and contingents, while restoring the transportation of national economic cargo and passengers on the territory of Poland. This gave grounds for the creation of similar institutions of commissioners on the highways of East Prussia and Hungary. Thus, the article presents a largely unique system for managing the railways of the neighboring state by the Soviet military and transport authorities during the war years.

Keywords: The Second World War, restoration and operation of foreign railways by the Soviet Union, Polish railway management system at the final stage of the war, People's Commissariat of Railways, Military Communications Service of the Red Army

For citation: Buryak Yu.Yu., Shapovalov V.A. 2023. Operation of the Polish Railways by the Soviet Union in 1944–1945. *Via in tempore. History and political science*, 50 (2): 484–494 (in Russian). DOI: 10.52575/2687-0967-2023-50-2-484-494

Введение

Данная научная публикация входит в цикл исследований, посвященных изучению системы управления и эксплуатации железнодорожных магистралей сопредельных СССР государств органами Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) и Народного комиссариата обороны (НКО) в годы Великой Отечественной и Второй мировой войн. Базовой единицей для организации перевозок на зарубежных железнодорожных линиях являлось военно-эксплуатационное отделение (ВЭО). Данные формирования успешно себя зарекомендовали во время конфликта с Финляндией в 1939–1940 гг. [Буряк, 2017, с. 76]⁹⁷, в период обороны и освобождения территории СССР от оккупантов в 1941–1945 гг. [Клименко, Алдакимов, 1992, с. 193]⁹⁸. Поэтому ВЭО использовались советскими военными и транспортными органами фактически во всех сопредельных государствах в годы Второй мировой войны. Примечательно, что в Польше была создана уникальная более сложная система управления железнодорожным транспортом, которая отличалась от моделей администрирования магистральями в других государствах, которые освобождались от нацизма Красной Армией. Данное обстоятельство стало ключевым фактором для проведения отдельного научного исследования – без обобщенного представления (как это представлено в предыдущей публикации автора [Буряк, Шаповалов, 2023]) системы эксплуатации Советским Союзом зарубежных линий в годы Второй мировой войны.

Объект и методы исследования

Объектом исследования выступают железные дороги Польши на завершающем этапе Второй мировой и Великой Отечественной войн. Железнодорожный транспорт вышеуказанного государства эксплуатировался НКПС и НКО СССР в целях обеспечения потребностей Красной Армии в период освобождения Польского государства от нацистской Германии и ее союзников в Европе, а также окончательного разгрома гитлеровского режима Третьего рейха. 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 вводятся ранее засекреченные материалы, а также в статье впервые представлена особая система организации управления железнодорожным транспортом НКО и НКПС СССР на территории Польши, экс-

⁹⁷ Сектор архивов ГП «Донецкая железная дорога» (далее СА ДонЖД). Ф. 32. Оп. 384. Д. 234. ЛЛ. 303, 340.

⁹⁸ Музей железных дорог России. Отчет о мобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.) в 4-х томах. Т. 2. Под общей редакцией директор-полковника движения В.В. Звонарева. ЦВМО МПС СССР, 1947–1948 гг. Л. 112.



плуатация которого играла ключевую роль при продвижении Красной Армии к Берлину. Ввиду вышесказанного, организация управления железными дорогами на территории Польши имела оригинальную, во многом уникальную структуру, которая успешно себя показала.

Результаты и их обсуждение

18 июля 1944 г. началось освобождение Польши от немецко-фашистских захватчиков [Освобождение Польши...]. Вместе с тем перед НКО и НКПС СССР встал вопрос эксплуатации и управления польскими железнодорожными линиями и станциями для обеспечения потребностей армии, а также восстановления народного хозяйства данного государства. К этому моменту руководство вышеуказанных комиссариатов уже имело опыт восстановления магистралей западноевропейской колеи и дальнейшей их эксплуатации. Весной 1944 г. после выезда и оценки оперативной обстановки по приказу И.В. Сталина на приграничные с СССР линии Румынии начальника Центрального управления военных сообщений (ЦУП ВОСО) Красной Армии И.В. Ковалева была сформирована общая концепция ремонта путей и искусственных сооружений, а также управления перевозочным процессом на магистралях сопредельных европейских государств. Ключевая роль в данном вопросе отводилась ВЭО, а также железнодорожным эксплуатационным полкам (ЧЭ) и Особого резерва колоннам паровозов (ОРКП)⁹⁹ НКПС, которые к тому времени успешно себя зарекомендовали [Вульф, 2018, с. 666].

Например, одним из первых, начавших управлять перевозками на территории Польши, было ВЭО-34. Его сформировали в сентябре 1943 г. на станции Ворошилов-Уссурийский (ныне Уссурийск) Приморской магистрали. В 1944 г. его коллектив успешно работал в южной части Белоруссии, а затем вслед за наступающими войсками вступил на территорию Польши. В январе 1945 г. вышеуказанное военно-эксплуатационное отделение возвратилось на Дальний Восток [Шалыт, 1943, с. 85; Конарев, 1987, с. 406; Лагутина, 2002, с. 148]. Также обслуживать в интересах наступающих войск РККА железные дороги в Восточной Европе вплоть до Берлина помогали ВЭО-12 (Оренбургской ж/д), ВЭО-20 (Сталинской ж/д), ВЭО-33 (Хабаровск Дальневосточной ж/д) [Конарев, 1987, с. 305–306].

В сопредельных государствах (преимущественно в Польше) 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; Гайдамакин, Четвергов, 2012, с. 167].

В целом советским командованием польским магистралям отводилась особая роль ввиду их географического положения, а вместе с тем необходима была особая модель управления местным железнодорожным транспортом (отличавшаяся от других освобождаемых государств Европы). Из-за того, что через железные дороги Польши предполагалось генеральное наступление советских войск на Берлин, 7 октября 1944 г. вышло постановление ГКО СССР № 6658-С и приказ НКПС и ЦУП ВОСО РККА № С-918с/0206 от 21 октября 1944 г. В соответствии с вышеуказанными нормативными актами для осуществления бесперебойного обеспечения воинских перевозок на магистралях Польши создавался институт уполномоченных ЦУП ВОСО РККА и НКПС со штатом при железнодорожных дирекциях 83 чел. и в каждом эксплуатационном районе 42 чел.¹⁰⁰ После разгрома нацистской Германии основной работой подведомственных уполномоченным магистралей стала по-

⁹⁹ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 49-с. Д. 1682. ЛЛ. 101–103.

¹⁰⁰ Музей железных дорог России. Отчет о мобилизации железных дорог Советского Союза. Л. 206.

грузка грузов, вывозимых в СССР и для нужд Польской Республики [Конарев, 1987, с. 394; Куманев, 1988, с. 254]. Позднее институт уполномоченных был создан также 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. [Куманев, 1988, с. 254].

В соответствии с вышеуказанным постановлением ГКО СССР № 6658-с от 7 октября 1944 г. железнодорожная сеть Польши (как широкой колеи, так и европейской) находилась в ведении Отдела путей сообщения и связи Польского Комитета Национального Освобождения (ОПС ПКНО) и обслуживалась польскими железнодорожниками.

Участки польских железных дорог в 50-километровой зоне от линии фронта эксплуатировались только военно-эксплуатационными железнодорожными подразделениями Красной Армии. Вопросы, связанные с поддержанием в исправном состоянии путевого хозяйства, подвижного состава, производственных зданий, организацией поставок запасных частей, материалов и топлива, находились в ведении ОПС ПКНО¹⁰¹. В случае дефицита материалов и топлива вышеуказанный отдел ПКНО обращался за помощью в НКПС СССР.

Осуществление восстановительных работ первой очереди на магистралях Польши выполнялось УВВР РККА по мере продвижения Красной Армии с максимальным использованием местных материалов и рабочей силы из числа местного населения, которая выделялась польскими властями и железнодорожной администрацией.

Восстановительные работы второй очереди (усиление пропускной способности железнодорожных участков) производились силами и средствами ОПС ПКНО. При этом восстановительные организации Красной Армии оказывали ему помощь в выполнении вышеуказанных работ. Отдельно отметим, что после перешивки на советский стандарт колеи ключевого магистрального хода от Бреста до границы Германии во второй половине 1944 – начале 1945 гг. дальнейшая перешивка польских железных дорог была прекращена и при необходимости могла быть разрешена постановлением ГКО по ходатайству НКПС и НКО.

В октябре 1944 г. на железных дорогах Польши была сформирована следующая вертикаль уполномоченных:

- 1) Уполномоченный ЦУП ВОСО РККА (НКПС) при ОПС ПКНО. ГКО назначил генерал-майора технических войск П.И. Румянцева, его заместителем стал А.В. Цымбал;
- 2) Уполномоченный ЦУП ВОСО РККА (НКПС) при дирекциях польских железных дорог;
- 3) Уполномоченный ЦУП ВОСО РККА (НКПС) при эксплуатационных районах (отделениях) польских железных дорог;
- 4) Военные коменданты РККА, возглавлявшие комендантские участки, созданные на железнодорожных узлах и крупных станциях.

В аппарате Уполномоченного ЦУП ВОСО РККА (НКПС) при ОПС ПКНО начальником отдела движения был назначен Л.Н. Еськов, отдела подвижного состава – Б.В. Пермяков, административно-хозяйственного отдела – М.Н. Астахов, отдела связи – Б.И. Гудыма. Также создан был отдел планирования и учета воинских перевозок и дополнительная должность заместителя уполномоченного. Добавим, что уполномоченные ЦУП ВОСО РККА (НКПС) на железных дорогах Польши одновременно являлись уполномоченными НКПС СССР, работали по его директивам и указаниям, подчинялись его приказам.

Структура аппарата уполномоченных при эксплуатационных районах (отделениях) польских железных дорог была следующая – при Белостокском эксплуатационном районе (С.Г. Орлов), Люблинском отделении (А.П. Пичугин), Седлецком отделении (М.Н. Бражник), Жешувском отделении (А.П. Чеплашкин).

Также действовал аппарат уполномоченных при следующих дирекциях польских железных дорог:

¹⁰¹ Там же. ЛЛ. 209, 221–222.



- 1) Белостокская дирекция. Уполномоченный ЦУП ВОСО РККА (НКПС) А.Е. Котов, его заместитель Ф.Я. Талдаев;
- 2) Люблинская дирекция (1 600 км путей). Уполномоченный В.И. Козенко, его заместитель С.В. Калмыков;
- 3) Варшавская дирекция (1 860 км путей);
- 4) Лодзинская дирекция (1 800 км путей);
- 5) Жешувская (Краковская) дирекция (1 600 км путей). Уполномоченный С.А. Федоров, его заместитель А.В. Арутюнов;
- 6) Катовицкая дирекция (2 220 км путей);
- 7) Познаньская дирекция (2 800 км путей);
- 8) Гданьская дирекция (2 780 км путей).

В штате уполномоченных при Министерстве, дирекциях и в спецформированиях состояло 10 200 человек, остальной персонал состоял из местных железнодорожников Польши [Конарев, 1987, с. 394]¹⁰². Дополнительно отметим, что на железных дорогах Польши был обеспечен инспекторский контроль со стороны уполномоченных за безопасностью движения поездов. Таким образом, данная структура управления кардинально отличалась от модели эксплуатации и управления железнодорожным транспортом других государств.

Уполномоченные обязаны были предъявлять требования к польской администрации железнодорожного транспорта по разработке планов погрузки и выгрузки, срочного продвижения воинских эшелонов, обеспечения сохранности и норм использования подвижного состава, оперативного возвращения вагонов и локомотивов в СССР¹⁰³.

Все воинские перевозки РККА и войска Польского производились по приказам уполномоченных ЦУП ВОСО РККА (НКПС) и подчиненных им военных комендантов узлов и станций, которые должны были выполняться беспрекословно всеми администрациями польских железных дорог.

Ввиду эксплуатации на перешитых железнодорожных линиях Польши подвижного состава СССР приказы органов ОПС ПКНО по вопросам организации движения поездов, норм оборота вагонов и паровозов подписывались также соответствующими уполномоченными ЦУП ВОСО РККА (НКПС) или их заместителями, а на станциях – военными комендантами. Возврат паровозов и вагонов в СССР с железных дорог Польши осуществлялся администрацией польских магистралей по приказам Уполномоченных ЦУП ВОСО РККА (НКПС) [Лиддел Гарт, 1999, с. 696]¹⁰⁴.

Рассматривая общие показатели работы, отметим, что аппарат уполномоченного ЦУП ВОСО РККА при Польском Министерстве путей сообщения и аппараты уполномоченных при дирекциях и районах Польских железных дорог контролировали перевозки на линиях протяженностью 14 660 км из 23 647 км польских магистралей (в новых послевоенных границах Польши). Одной из ключевых задач вышеуказанных подразделений стало обеспечение потребностей 1-го и 2-го Белорусских и 4-го Украинского фронтов. До мая 1945 г. выгрузка на железных дорогах, подведомственных уполномоченным, превышала значительно погрузку. Основные грузы предназначались для советских войск, незначительный объем – польским войскам и промышленности с сельским хозяйством Польши. Так, в январе 1945 г. ежесуточно выгружалось в среднем 3 294 вагона, апреле 1945 г. – 3 294 вагона, в мае 1945 г. – 1 374 вагона, в июле 1945 г. – 787 вагонов. Для сравнения, погрузка соответственно составляла ежесуточно по вышеуказанным месяцам 1945 г. в среднем – 1 013 вагонов, 2 658 вагонов, 1 996 вагонов и 2 871 вагон.

После разгрома нацистской Германии основной работой подведомственных уполномоченным магистралей стала погрузка грузов, вывозимых в СССР и для нужд Польской

¹⁰² Там же. ЛЛ. 206–209, 223, 225–227.

¹⁰³ Там же. ЛЛ. 228, 230.

¹⁰⁴ Там же. ЛЛ. 224, 225.

Республики [Конарев, 1987, с. 394]. По железнодорожным линиям Польши, имевшим советский стандарт ширины пути, план работы был выполнен в первом полугодии 1945 г. на 91,5 %, в июле того же года – на 85 %. Ключевая причина такого результата кроилась в невозможности принять все груженные вагоны из СССР в течение января – июня 1945 г., а в июле 1945 г. не в полной мере был выполнен план погрузки. Ежедневно на железные дороги Польши из СССР в среднем шло 54 состава в течение января – июня 1945 г., передавался на советские железные дороги 51 поезд.

Дополнительно отметим, что с апреля по 15 августа 1945 г. было погружено на польских железных дорогах стандарта 1 524 мм 1 847 154 т угля (запланировано было 1 932 500 т угля погрузить). На железнодорожных линиях европейского стандарта при плане 1 025 235 т было погружено 814 384 т угля. Срыв плана был из-за дефицита вагонов. Дополнительно отметим, что с 1 по 15 августа 1945 г. для СССР было погружено для перевалки в портах Гдыня и Данциг (Гданьск) 44 764 т угля¹⁰⁵.

Отдельно стоит рассмотреть военно-эксплуатационные управления (ВЭУ), которые создавались для управления работой железных дорог государств, занятых Красной Армией, и освобожденных союзных государств по приказу НКПС № СС 1057-0030/Ц от 4 декабря 1944 г. Всего было сформировано 6 ВЭУ со штатом по 245 чел. в каждом подразделении [Павлов, Уздин, 1997, с. 372]. В связи с организацией ВЭУ управления эксплуатационных железнодорожных бригад упразднялось с переходом их штата в ВЭУ.

Таким образом, по мере восстановления участков их принимали во временную эксплуатацию железнодорожные части, которые свои участки передавали военно-эксплуатационным формированиям НКПС, которые, в свою очередь, состояли из управлений и отделений. Своим штатным составом управление (включало в себя 1 – 4 ВЭО и 1–3 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.). При этом эксплуатация железнодорожных участков на территории, занятой РККА, осуществлялась в основном местными ресурсами – подвижным составом, а также материалами, топливом и оборудованием.

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 транспорта¹⁰⁶.

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 преступлениями.

В конце января 1945 г. ГКО СССР принял решение, по которому в полосе 1-го Украинского, 1-го и 2-го Белорусских фронтов необходимо иметь по одному главному направлению с шириной колеи 1 524 мм (перешли минимально необходимую длину путей) для

¹⁰⁵ Там же. ЛЛ. 207–208.

¹⁰⁶ Там же ЛЛ. 212–213, 214, 217–219.



быстрого продвижения военных контингентов и грузов из глубины Советского Союза без перегрузки. На остальных магистралях оставили европейскую колею с целью широкого использования трофейного подвижного состава. Были организованы пункты перегруза с советской колеи на пути стандарта 1 435 мм (Варшава, Демблин, Кутно, Познань, Барлоги). По мере продвижения советских войск на запад параллельно перемещались отдельные перегрузочные пункты [Конарев, 1987, с. 389–390].

С конца февраля 1945 г. руководство работой организованных ВЭУ было возложено на Центральное военно-эксплуатационное управление (ЦВЭУ) НКПС во главе с Каргиным, созданное по приказу наркомата № 194/Ц от 23 февраля 1945 г. 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 обеспечения выполнения планов НКО и НКПС СССР. Добавим, что в Центральном военном отделе (ЦВО) НКПС создавался специальный отдел для связи наркомата с ВЭУ. 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 Германии¹⁰⁷.

На территории Польши действовали ВЭУ №№ 4–6. 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 фронтowego 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».

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-Сибирской 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 перевозки 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.

¹⁰⁷ Там же. ЛЛ. 210, 214–215, 217, 220–221, 234.

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.

ВЭУ-6 создано было для обслуживания 1-го Белорусского фронта, а затем и 1-го Украинского фронта, впоследствии Центральной группы войск (ЦГВ) СССР. Добавим, что данное управление обслуживало, в частности, Домбровский угольный бассейн и Южную Силезию (крупный промышленный район) с большой сетью железных дорог. ВЭУ-6 включало в себя ВЭО №№ 14 (Московско-Курской ж/д), 24 (Северо-Кавказской ж/д), 35 (Куйбышевской ж/д), ЧЭ-9. Штат ВЭУ насчитывал 1 июля 1945 г. 7 417 чел. и имел в подчинении 3 515 местных железнодорожников. Эксплуатационная длина обслуживаемых железнодорожных путей составляла 110 км советского стандарта и 1 579 км однопутной европейской колеи. В марте 1945 г. ВЭУ-6 принимало ежедневно в среднем 712 вагонов, а в июле того же года – 1 579 вагонов (из них груженых – 671, порожних под погрузку – 907 вагонов). Выгружено было в марте и июле 1945 г. 1 046 и 480 вагонов соответственно. Участковая скорость поездов на подведомственных линиях в среднем составляла в марте 1945 г. 5,3 км/ч, а в июле того же года – 8,2 км/ч.

Таким образом, эксплуатационные характеристики железнодорожных путей ВЭУ-6 с каждым месяцем улучшались, лучше становилась и организация перевозочного процесса, и это несмотря на рост объемов перевозок. Также среднесуточный парк вагонов с марта по июль 1945 г. вырос с 2 276 до 15 030 единиц (практически в 6,6 раза). В течение июня – июля 1945 г. ВЭУ-6 активно вывозило оборудование (2 602 и 20 775 вагонов соответственно) и рельсы (1 143 и 3 095 вагонов соответственно)¹⁰⁸.

На перешитых линиях польских железных дорог под советский стандарт колеи закреплялись для работы с поездами особого резерва колонны паровозов (ОРКП) НКПС СССР. В Польше работали паровозные бригады и поездные вагонные мастера вместе с подвижным составом ОРКП № 5 (30 паровозов), ОРКП № 11 (20 паровозов), ОРКП № 20 (15 паровозов), ОРКП № 21 (15 паровозов), ОРКП № 35 (30 паровозов), ОРКП № 63 (20 паровозов), ОРКП № 110 (20 паровозов)¹⁰⁹.

К началу проведения Берлинской операции общая длина железнодорожной сети в полосе действия трех наступающих фронтов достигала 11 000 км. На каждом фронте было по одному главному направлению, перешитому на колею 1 524 мм. Здесь действовали 10 ВЭО и 5 ЧЭ. Они работали на наиболее напряженных направлениях протяженностью около 4 000 км. Остальные 7 000 км обслуживали местные железнодорожники. На основных прифронтовых линиях НКПС направил работать 17 ОРКП с 426 паровозами. В районе действия 1-го Белорусского фронта работали 6 ОРКП (№№ 5, 13, 20, 34, 35, 111), 2-го Белорусского 4 колонны (ОРКП №№ 15, 22, 33, 43) и 1-го Украинского 7 колонн (ОРКП №№ 10, 11, 21, 31, 44, 47, 110) [Конарев, 1987, с. 397].

На завершающем этапе Великой Отечественной войны одним из важнейших вопросов становится репатриация советских граждан, оказавшихся на территории Германии, Польши и других государств Европы. Транспортировка вышеуказанной категории советских граждан в СССР стала одной из задач железнодорожников в 1945 г. Весной победного года при каждом действовавшем фронте создавались по несколько фронтовых сборно-пересыльных пунктов, на которых происходило первоначальное сосредоточение советских граждан и военнопленных, освобожденных РККА. Также при каждом фронте были созданы территориальные сборно-пересыльные пункты. Например, при 1-м Украинском фронте пункты № 118 (г. Жешув), № 120 (г. Кельце), № 121 (г. Краков) [Долматов, 2015, с. 346]. Так, в марте 1945 г. со станций Польши, где скопилось значительное количество

¹⁰⁸ Там же. ЛЛ. 163, 202–206.

¹⁰⁹ Там же. ЛЛ. 229–230.



эвакуируемого из Польши населения УССР, начальники Ковельской и Львовской железных дорог обеспечивали перевозку этого населения на Украину в попутных порожних грузовых поездах, следующих назначением на Донбасс¹¹⁰.

С третьей декады августа 1945 г. начался окончательный возврат на территорию Советского Союза специальных формирований Наркомпути, в частности из Польши. 20 августа 1945 г. глава НКПС СССР И.В. Ковалев издал приказ № С-788/Ц «О возвращении из Польши и Германии военно-эксплуатационных отделений и эксплуатационных железнодорожных полков», в соответствии с которым вышеуказанные подразделения возвращались по утвержденному плану на железные дороги Советского Союза. Начальник центрального управления службы движения (ЦД) Наркомпутя Б.П. Бещев по заявке начальника ЦВЭУ Каргина обеспечивал возвращавшиеся ВЭО и полки подвижным составом, продвижение которых обеспечивалось диспетчерским контролем по железнодорожным линиям маршрута следования поездов. По прибытии на дороги формирования (указаны выше по каждому отделению) ВЭО расформировывались, а их сотрудники возвращались к прежней работе на железных дорогах. Материально-техническое имущество рассматриваемых специальных формирований НКПС и специальные вагоны зачислялись в резерв Наркомпутя и надлежащим образом находились на хранении. Эксплуатационные железнодорожные полки использовались на железных дорогах назначения комплексно на выделенных объектах работы¹¹¹.

Заключение

Таким образом, учитывая то, что польские железные дороги находились на пути стратегического наступления Красной Армии на нацистскую Германию, по железнодорожным линиям Польши проходило основное снабжение наших войск. От слаженности действий военных и железнодорожников во многом зависел успех наступательных операций против вермахта. Данное обстоятельство требовало от советского и польского руководства создания эффективной модели управления железнодорожным хозяйством республики, разработки новых подходов с целью реализации поставленных задач. Ввиду вышесказанного, на территории Польши в 1944 г. была создана во многом уникальная система управления стальными магистралями, одной из ключевых особенностей которой стало создание в октябре 1944 г. института уполномоченных ЦУП ВОСО РККА и НКПС СССР, главной задачей которого изначально было организовать быстрое и беспрепятственное продвижение воинских контингентов и грузов, а после завершения боевых действий – вывоз из Германии грузов для нужд Польской Республики и СССР.

Не менее значимой была работа ВЭУ, а также специальных железнодорожных формирований НКПС СССР. Вместе с польскими железнодорожниками они восстанавливали перегоны и станции, налаживали железнодорожные перевозки в первую очередь для нужд местной экономики и населения, а также советской промышленности (западных районов Советского Союза). В целом отметим, что в конце 1944 – середине 1945 гг. вышеуказанные органы управляли на территории Польши железнодорожными линиями, общая протяженность которых была около 15 000 км. При этом задачи, несмотря на сложность военного времени и масштабные разрушения, в целом были выполнены. Поэтому вышеуказанная система администрирования польским железнодорожным транспортом на завершающем этапе войны заслуживает положительной оценки.

Список источников

Атлас железных дорог России и сопредельных государств. 2002. Под ред. Н.П. Лагутиной. Омск, ФГУП «Омская картографическая фабрика», 253 с.

¹¹⁰ Центральный государственный архив общественных объединений (ЦГАОО) Украины. Ф. 1. Оп. 77. Д. 169. Л. 49.

¹¹¹ Музей железных дорог России. Отчет о мобилизации железных дорог Советского Союза. ЛЛ. 167, 168.

- Долматов В. 2015. Альбом «Главные документы Великой Отечественной войны 1941–1945». М., Изд-во «Комсомольская правда», 400 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: 25.02.2023 г.).
- Освобождение Польши. Министерство обороны РФ. Электронный ресурс. URL: <https://poland1944.mil.ru/> (дата обращения: 25.02.2023 г.).
- Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1884 Министерство путей сообщения СССР. Оп. 49-с. Д. 1682.
- Сектор архивов ГП «Донецкая железная дорога» (СА ДонЖД). Ф. 32. История Донецкой железной дороги. Оп. 384. Д. 234.
- Схемы железных дорог и водных путей сообщения СССР. 1943. Под ред. Л.И. Шалыта. М., Воениздат НКО, 85 с.
- Центральный государственный архив общественных объединений (ЦГАОО) Украины. Ф. 1. Центральный комитет компартии Украины. Оп. 77. Д. 169.

Список литературы

- 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.
- 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. Гайдамакина, В.А. Четвергова. М., ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 312 с.
- Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. 1992. Пам'ятатимемо донбаські перегони: нариси. Донецьк, «Донбас», 303 с.
- Ковалев И.В. 1981. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М., Наука, 480 с.
- 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.
- Лиддел Гарт Б.Г. 1999. Вторая мировая война. Сост. С. Переслегин, Р. Исмаилов. М., ООО «Фирма «Издательство АСТ», 944 с.
- Олейник Б.С. 1995. Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра. 1870–1995 гг. Киев, Транспорт Украины, 243 с.
- Шаповалов В.А., Буряк Ю.Ю. 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

References

- Buryak Yu.Yu. 2017. Severo-Donetskaya i Yuzhno-Donetskaya zheleznye 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. (in Russian).
- Vul'fov A. 2018. Istoriya zheleznykh dorog Rossiyskoy imperii [History of the Railways of the Russian Empire]. M., RIPOL klassik, 744 s. (in Russian).
- 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. (in Russian).



- Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuz. T. 2: 1917–1945 gg. [History of railway transport in Russia and the Soviet Union. Vol. 2: 1917–1945. 1997] 1997. Pod obshch. red. V.E. Pavlova, M.M. Uzdina. SPb., OAO «Ivan Fedorov», 416 s. (in Russian).
- 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. (in Russian).
- 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. (in Russian).
- Klimenko K.Kh., Aldakimov D.K. 1992. Pam'yatimemo donbas'ki peregoni: narisi [In memory of the Donbass haul: draw]. Donets'k, «Donbas», 303 s.
- Kovalev I.V. 1981. Transport v Velikoy Otechestvennoy voyne (1941–1945 gg.) [Transport in the Great Patriotic War (1941–1945)]. M., Nauka, 480 s. (in Russian).
- 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. (in Russian)
- Kumanev G.A. 1988. Voyna i zheleznodorozhnyy transport SSSR (1941–1945) [War and railway transport of the USSR (1941–1945)]. M., Nauka, 368 s. (in Russian).
- Liddel Gart B.G. 1999. Vtoraya mirovaya voyna. Sost. S. Pereslegin, R. Ismailov [World War II. Comp. S. Pereslegin, R. Ismailov]. M., OOO «Firma «Izdatel'stvo AST», 944 s. (in Russian).
- 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.
- Shapovalov V.A., Buryak Yu.Yu. 2023. Organizatsiya Sovetskim Soyuzom ekspluatatsii zarubezhnykh zheleznikh dorog v gody Vtoroy mirovoy voyny [Organization by the Soviet Union of the operation of foreign railways during the Second World War]. Via in tempore. Istoriya. Politologiya. 50 (1): 185–196. DOI: 10.52575/2687-0967-2023-50-1-185-196 (in Russian).

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 26.03.2023

Received 26.03.2023

Поступила после рецензирования 15.05.2023

Revised 15.05.2023

Принята к публикации 16.05.2023

Accepted 16.05.2023

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

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)

Yuri 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

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

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

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