

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ/NATIONAL HISTORY

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2026.164.23>

ВОИНСКИЕ И МОБИЛИЗАЦИОННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УРАЛА В 1941–1942 ГГ. КАК ФАКТОР ОБОРОННОЙ МОЩИ СТРАНЫ

Научная статья

Вербицкая Т.В.^{1*}, Конов А.А.²¹ORCID : 0000-0002-0405-2735;²ORCID : 0000-0002-3292-1934;¹Государственный архив Свердловской области, Екатеринбург, Российская Федерация²Уральский государственный университет путей сообщения, Екатеринбург, Российская Федерация

* Корреспондирующий автор (aquitania-17[at]yandex.com)

Аннотация

Проблема определения совокупности элементов, составляющих оборонную мощь страны, обретает особое значение в условиях преодоления внутренних и внешних угроз государства. Установлено, что железнодорожный транспорт, как артерия обеспечения фронта всем необходимым для защиты суверенитета страны, является важным фактором оборонной мощи государства. Определено, что железнодорожный транспорт в качестве основополагающей системы перевозок и поставок в исторической перспективе, всегда подтверждал свое стратегическое значение для победы над неприятелем, в том числе в Великой Отечественной войне. Исследуется соотношение понятий оборонной, военной и боевой мощи и совокупности элементов, составляющих содержание каждого из этих понятий. В результате проведения исследования авторы приходят к выводу, что система мер по организации воинских и мобилизационных перевозок на Урале в годы Великой Отечественной войны позволила железнодорожному транспорту стать значимым фактором преодоления внешней угрозы суверенитету страны.

Ключевые слова: защита суверенитета, снабжение фронта, национальная безопасность, вооружения, боевая техника, система поставок.

MILITARY AND MOBILISATION TRANSPORT VIA RAILWAY IN THE URALS IN 1941–1942 AS A FACTOR IN THE COUNTRY'S DEFENCE CAPACITY

Research article

Verbitskaia T.V.^{1*}, Konov A.A.²¹ORCID : 0000-0002-0405-2735;²ORCID : 0000-0002-3292-1934;¹Ural State Archives, Ekaterinburg, Russian Federation²Ural State Transport University, Ekaterinburg, Russian Federation

* Corresponding author (aquitania-17[at]yandex.com)

Abstract

The problem of defining the set of elements that constitute a country's defence capability is particularly important in the context of overcoming internal and external threats to the state. It has been established that rail transport, as the artery supplying the front with everything necessary to defend the country's sovereignty, is an important factor in the state's defence capability. It has been determined that rail transport, as a fundamental system of transportation and supply in a historical perspective, has always confirmed its strategic importance for victory over the enemy, including in the Great Patriotic War. The relationship between the concepts of defence, military and combat power and the set of elements that make up the content of each of these concepts is examined. As a result of the study, the authors conclude that the system of measures for organising military and mobilisation transport in the Urals during the Great Patriotic War allowed rail transport to become a significant factor in overcoming the external threat to the country's sovereignty.

Keywords: sovereignty protection, frontline supply, national security, weaponry, military equipment, supply system.

Введение

Одной из опор оборонной мощи СССР, позволившим одержать победу в Великой Отечественной войне, стал железнодорожный транспорт как артерия жизнеобеспечения страны. Принятые меры по увеличению темпов воинских и мобилизационных перевозок уже в первые годы войны позволили наладить систему обеспечения фронта необходимым для защиты Отчизны. К числу таких мер можно отнести: классификацию всех железных дорог по их стратегической значимости и совершенствование системы организации указанных перевозок.

Методы и принципы исследования

Методологической основой настоящего исследования является теория «военной революции» в контексте того, что в условиях необходимости защиты суверенитета государства от внутренних и внешних угроз, требуется мобилизация всех имеющихся ресурсов, прежде всего, вооруженных сил. Должна быть налажена система снабжения вооруженных сил всем необходимым, что предполагает бесперебойную интенсивную организацию воинских и мобилизационных перевозок. В свою очередь, интенсификация перевозок требует сильную центральную власть с развитым бюрократическим аппаратом для обеспечения управления процессом перевозок.

К принципам исследования можно отнести историческую достоверность (тезис о значимой роли железнодорожного транспорта в обеспечение обороной мощи страны в годы Великой Отечественной войны подтверждается историческими фактами), системность (определяется внутреннее строение оборонной мощи, совокупность элементов, составляющих ее содержание и место воинских и мобилизационных перевозок как инструментов снабжения вооруженных сил всем необходимым для защиты суверенитета государства в структуре оборонной мощи страны).

Метод структурно-функционального анализа позволил определить значение воинских и мобилизационных перевозок в качестве элемента оборонной мощи страны с учетом их значения в обеспечении снабжения вооруженных сил всем необходимым для преодоления угроз суверенитету государства, а также для характеристики изменений в системе управления железнодорожным транспортом в 1941–1942 гг. Компаративный метод применен для определения соотношения оборонной, военной и боевой мощи государства.

Основные результаты

Отметим, что до настоящего времени существуют разные трактовки понятия оборонной мощи и составляющих ее элементов. Так, исходя из анализа подхода В. В. Кораблина, П. А. Дульнева можно установить, что авторы полагают оборонную мощь тождественной боевой мощи и определяют ее в качестве совокупности «образцов и комплексов вооружения и техники, взаимно дополняющих друг друга и способных за счет взаимосвязанных возможностей обеспечить решение всего комплекса боевых задач на различных этапах боя в динамике его развития» [5, С. 51]. Следует согласиться с авторами в том, что вооружения и боевая техника, их качества, мобильность, эргономичность являются ключевым фактором решения боевых задач, и, соответственно, обеспечения сохранности боевой мощи государства, однако боевая мощь не исчерпывается данным фактором — требуется эффективное функционирование системы подготовки военнослужащих, транспортной системы для снабжения фронта всем необходимым, системы военной медицины.

В. А. Чижевская, А. В. Киров обоснованно определяют военную мощь государства в качестве «совокупности материальных, духовных сил и средств государства на определенный период, предназначенных для обеспечения безопасности». Авторами выделены 2 компонента военной мощи:

- 1) численность Вооруженных Сил и способность государства снабжать их всем необходимым для защиты суверенитета государства от внутренних и внешних угроз;
- 2) уровень подготовленности военнослужащих, эффективность системы военного управления, степень оснащенности военной техникой и оружием, необходимых для решения боевых задач [20, С. 61–62].

Исходя из сформулированного ими определения, авторы отождествляют понятия военной и оборонной мощи. Следует заметить, что в таком случае в рамках военной (оборонной) мощи 6 компонентов: система обучения (военной подготовки), Вооруженные Силы, военная техника и оружие, системы поставок и снабжения фронта, военная медицина.

Согласимся с комплексным определением военной мощи, сформулированным В. В. Кирилловым «это система всех совокупных материальных и духовных сил государства, его военной организации, реализованных возможностей общества, которые используются для обеспечения военной и национальной безопасности государства в целом». К числу элементов военной мощи автор относит: военно-экономические и научно-технические возможности государства; морально-политическое состояние общества; степень обеспеченности вооруженных сил материально-техническими средствами, состояние их боеготовности; количество и качество вооружений [3].

Исходя из изложенного представляется, что оборонную мощь государства следует понимать в качестве совокупности сил, средств и ресурсов: материально-технических, интеллектуальных, промышленных, транспортных, необходимых и достаточных для защиты суверенитета страны от внутренних и внешних угроз. Военная мощь — совокупность материальных и духовных сил государства, включая боеспособные вооруженные силы, вооружения и военную технику, системы поставок и снабжения, необходимых и достаточных для обеспечения военной безопасности государства. Боевая мощь — состояние готовности вооруженных сил к отражению внутренних и внешних угроз с применением имеющегося оружия и военной техники. Таким образом, самым широким является понятие оборонной мощи, военная мощь является ядром данного понятия; боевая мощь в свою очередь является ключевым элементом военной мощи.

В свою очередь, как обоснованно указал Н. И. Маргарян, «транспортно-логистические структуры выступают в качестве инструмента реализации оборонного потенциала государства (вопросы маневренности и мобильности военной техники, эффективности доставки боеприпасов, переброски войск) [8, С. 94].

Своевременность доставки действующим фронтам воинских частей, вооружения и боеприпасов — чрезвычайно важная составляющая для успешных боевых действий сражающейся армии. В годы Великой Отечественной войны вопросами планирования воинских перевозок, организации подготовки и контроля за их осуществлением занималось Управление военных сообщений Генерального штаба (УП ВОСО), с 1943 г. — Центральное управление военных сообщений тыла вооруженных сил (ЦУП ВОСО), начальник — Ковалев Иван Владимирович (1941–1944). Представителями УП ВОСО на местах были начальники передвижения войск на железных дорогах и военные коменданты на станциях и узлах, их аппараты личного состава.

В Наркомате путей сообщения планирование и организация воинских перевозок в начале войны возлагались на Военно-мобилизационное и Оперативно-эксплуатационное управления НКПС. Продвижение многих воинских эшелонов с начала боевых действий нередко проходило со скоростью, превышавшей установленную норму. Некоторые серии поездов на ряде главных направлений тыловых дорог продвигались даже со скоростью до 1000 и более км в сутки. С большим напряжением осуществлялись воинские перевозки на магистралях, расположенных в районах боевых действий. Особенности их работы по сравнению с тыловыми дорогами заключались в том, что они

должны были прежде всего обеспечить оперативно-текущие нужды фронта, нередко под огнем противника, в условиях частых разрушений путей и мостов. Одновременно от коллективов этих магистралей требовалось четкое и быстрое выполнение восстановительных работ, эвакуационных и снабженческих перевозок. На плечи военных и гражданских железнодорожников прифронтовой полосы легла также задача устройства заграждений на транспортных коммуникациях, чтобы затруднить наступление врага.

С 20 по 30 июня среднесуточная воинская погрузка в соответствии с новым военным графиком составляла 29,4% общей погрузки на всей железнодорожной сети. На темпах сосредоточения войск и воинских перевозок отрицательно сказывалось то, что пропускная способность железнодорожных линий, идущих от старой государственной границы (1939 г.) Советского Союза к западу, была в 2,2 раза ниже пропускной способности линий, которые шли от старой границы к востоку [2, С. 169]. Кроме того, до 1 июля 1941 г. Центральным управлением военных сообщений (УП ВОСО) не велась сводка учета перевозок войск. В выпускавшихся сводках указывалась только дорога, по которой шли эшелоны без указания станций, где они находились. Это привело к тому, что местонахождение ряда эшелонов оставалось неизвестным. Имели место случаи направления эшелонов не по назначению. Достаточно часто срывалась своевременная отправка частей на фронт из-за неподачи НКПС к месту погрузки вагонов [1, С. 199–200].

Чтобы ускорить продвижение военно-оперативных эшелонов на многих железных дорогах страны, с первых дней войны стало практиковаться сопровождение таких поездов руководящими хозяйственными и партийными деятелями. Одновременно на узлах было установлено круглосуточное дежурство политработников. В их задачу входило обеспечение продвижения воинских эшелонов по графику. Уже в течение первых 40 дней войны на фронт было перевезено до 2 млн 500 тыс. человек [6, С. 85].

Однако с каждым днем эксплуатационная обстановка осложнялась и трудности нарастали. Поскольку выгрузочные районы Львовской, Брест-Литовской, Ковельской, Белостокской и Литовской дорог уже в самом начале войны оказались захваченными гитлеровцами, выгрузку воинских эшелонов пришлось производить в местах, плохо приспособленных для этого, что отнимало много драгоценного времени. Как правило, выгрузка войск осуществлялась на необорудованных малых станциях. Вместе с тем, противник не знал, где выгружались войска и часто бомбил пустые крупные станции, а тем временем железнодорожники с помощью временных деревянных приспособлений без потерь выгружали войска на прилегающих малых станциях. Если бы выгрузка производилась на заранее подготовленных и известных противнику станциях, то в условиях господства в воздухе его авиации потери были бы гораздо большими. Однако по мере смещения линии фронта сдвигались на восток и районы выгрузки. Таким образом, перестройка на ходу организации воинских перевозок сберегла множество жизней военнослужащих, сохранила танки, артиллерию и другую военную технику [4, С. 50].

Для ускорения продвижения воинских составов и их выгрузки принимались самые разнообразные меры. По указанию начальника Оперативно-эксплуатационного управления НКПС Г.В. Ковалева с 28 июня были определены дополнительные пункты выгрузки на станциях выгрузочных районов. Вводился учет продвижения поездов к этим районам. Вагоны с народнохозяйственными грузами, направлявшиеся на фронтовые дороги, задерживались и возвращались на тыловые магистрали для выгрузки, за исключением составов с продовольствием, углем и горючим. Для быстрой доставки особо важных грузов вводились специальные серии нумерации транспортов и литерные поезда. В начале сентября 1941 г. на основные узловые станции, через которые проходили главные потоки воинских грузов, были назначены уполномоченные начальника тыла Красной Армии. На них была возложена задача совместно с органами НКПС ускорять продвижение и разгрузку воинских грузов [6, С. 86].

Согласно специальному распоряжению НКПС, начальники железных дорог обязывались взять под строгий диспетчерский контроль все воинские эшелоны, находившиеся на дороге, в том числе и одиночные, через каждые три часа лично контролировать их продвижение и принимать оперативные меры к ускорению продвижения. 2 и 22 сентября 1941 г. Государственный Комитет Обороны утвердил Положение о начальнике передвижения войск на железной дороге на военное время, о военном коменданте на железнодорожном транспорте на военное время и Положение о начальнике военных сообщений фронта и о начальнике военных сообщений армии в военное время [10], [11]. Начальнику военных сообщений фронта, который становился полномочным представителем командования фронта на железнодорожных путях, были подчинены в пределах тыловых границ фронта органы военных сообщений, железнодорожные части, начальники железных дорог и спецформирований НКПС, обслуживающие железнодорожные участки фронта [19, С. 46].

Военно-мобилизационное и Оперативно-эксплуатационное управления НКПС в условиях начавшейся войны оказались недостаточно подготовленными для решения больших и сложных задач. Поэтому были приняты меры по наведению порядка в планировании и осуществлении воинских перевозок. Все эти перевозки целиком и полностью были переданы в ведение исключительно Центрального управления военных сообщений Красной Армии. Каждый воинский эшелон и транспорт имели свой кодовый номер, информация о его движении передавалась в Центральное управление военных сообщений четыре раза в сутки. Один раз в сутки эти данные наносились на карту-схему, на которой можно было быстро найти местоположение любого перевозимого воинского соединения или транспорта с вооружением.

В октябре 1941 г. железные дороги произвели большие концентрированные воинские перевозки для двух армий в районы Ростова, Батайска, Тацинской, Каменска и Краснодона. С 7 по 20 ноября железнодорожники должны были доставлять с Урала, из Сибири, центра страны и Средней Азии в район Тихвина 19-20 воинских эшелонов в сутки. В связи с тем, что кратчайший путь с Урала и Сибири через Пермь — Свечу — Вологду в район Тихвина был перегружен, пришлось около одной трети поездов пустить круглым путем — по Куйбышевской, Казанской, Московско-Рязанской и Горьковской дорогам. План перевозок в район Тихвина железнодорожники выполнили в установленный срок. 9 декабря Красная Армия освободила Тихвин, а к концу декабря были очищены от врага железнодорожные линии Тихвин — Волхов и Тихвин — Будогощь [2, С. 171].

Во время битвы за Москву, выполняя указания ЦК ВКП(б), ГКО и Ставки Верховного Главнокомандования уральские железнодорожники сумели перебросить на запад с Дальнего Востока и Сибири стратегические средства усиления, нередко продвигая поезда с рекордной для того времени скоростью — до 800–850 км в сутки. В результате все тридцать шесть эшелонов дивизии пересекали страну с востока на запад со скоростью курьерских поездов.

Тяжело отразилась на работе железнодорожного транспорта оккупация гитлеровцами в конце 1941 г. Донецкого бассейна, который до войны поставлял на железные дороги СССР 51,2% всего потребляемого угля. Восточные угольные районы, ставшие основными поставщиками топлива зимой 1941/1942 г., не справлялись с выполнением плана. Если до войны Кузбасс ежедневно отгружал для железных дорог 25 тыс. т угля, то в феврале 1942 г. — только 13,5 тыс. т. Все это привело к тому, что зимой 1941/1942 г. на магистралях остановились сотни паровозов.

Чтобы не допустить перерывов в движении поездов из-за острой нехватки угля, с 21 февраля 1942 г. паровозный парк ряда дорог — Ленинской, Горьковской, Северной, Ярославской, Кировской, Казанской, Калининской, Октябрьской, Куйбышевской и Московско-Окружной — был переведен на дровяное топливо и топливную смесь. Государственный Комитет Обороны разрешил также Наркомату путей сообщения в течение марта 1942 г. забирать для своих нужд перевозимый уголь и мазут любого потребителя (за исключением электростанций) и обязал Народный комиссариат угольной промышленности, начиная с 13 марта, в течение 10 дней отгружать магистралям по 25 тыс. т кузнецкого угля в сутки. Для бесперебойной транспортировки угля, руды и кокса были введены кольцевые маршруты, по которым курсировали постоянные составы поездов. Всего в течение года удалось организовать 606 угольно-рудных кольцевых маршрутов. Проведение этих первоочередных мер помогло избежать топливно-сырьевой кризис и предотвратить паралич железнодорожного транспорта [7, С. 122].

В январе 1942 г. Транспортным комитетом при Государственном Комитете Обороны принято постановление «Об улучшении работы железнодорожного транспорта», в котором предусматривалось выполнение плана погрузки угля в Кузнецком и Карагандинском угольных бассейнах за счет ускорения продвижения угольных кольцевых маршрутов на Урал и в Кузбасс, а также за счет ускоренной переброски на дороги Урала, Кузбасса избыточного порожнего подвижного состава с прифронтовых дорог Северо-Запада и Центра страны. В период до 18 марта 1942 г. в Кузбасс перебрасывались 10 тысяч порожних вагонов со следующих дорог: Казанской — 3000, имени Куйбышева — 3000, Южно-Уральской — 1200, Омской — 600, имени Л.М. Кагановича — 700, Пензенской — 610, Оренбургской — 900. Для увеличения перевозок угольных грузов расширялись пропускные способности направления Омск — Вагай — Свердловск, осуществлялась разгрузка Свердловского узла за счет использования обходных линий Богданович — Алапаевск, Нижний Тагил — Чусовская — Пермь и Челябинск — Синарская — Богданович [14].

Ускорение продвижения воинских эшелонов и мобилизационных составов достигалось также за счет нового строительства мостов, речных переправ, тоннелей. В апреле 1943 г. завершено строительство важнейших стратегических объектов для пропуска воинских составов — построена паромная переправа на 75 км Благовещенской линии Амурской железной дороги, устроена паромная переправа через реку Зея у станции Чесноковская, завершено строительство тоннельного перехода реки Амур у Хабаровска. В октябре 1942 г. проведена реконструкция Керакского тоннеля Амурской железной дороги с применением инженером Павловым уникальной технологии по его осушению. В этом же году проведена реконструкция железнодорожного моста через реку Илек на 606 км Оренбургской железной дороги для пропуска тяжеловесных воинских составов с мощными паровозами ФД [15]. С постройкой тоннельного перехода реки Амур Транссибирская магистраль стала полностью двухпутной на всем ее протяжении [12].

10 июня 1942 г. начальнику Главного управления военно-восстановительных работ генерал-майору В.А. Головки было предписано для выполнения срочных работ по переустройству и усилению дефектных мостов на железных дорогах эксплуатируемой сети временно передать в распоряжение треста «Мосторемтуннель» Центрального Управления пути НКПС мостопоезда № 17, 18, 22, 24 и 25. На прифронтовых железных дорогах развернулись работы по реконструкции мостов для пропуска воинских грузов. Появился закрытый план капиталовложений НКПС, связанный с расходами на строительство объектов воинских и мобилизационных перевозок. Этот, по сути военный, план финансирования предусматривал следующие статьи: строительство дублирующих переходов железнодорожного пути через реки (мосты пониженного уровня, паромные и ледовые переправы); приспособление железнодорожных мостов для прохода по ним всех родов войск Красной Армии; устройство оборонительных и заградительных сооружений у железнодорожных мостов; маскировка и светомаскировка сооружений путевого хозяйства. Контроль за выполнением указанных работ осуществлял Центральный Военный отдел НКПС [12, Л. 66].

В условиях военного времени в крайне тяжелом положении оказалось рельсовое хозяйство железных дорог. Незавершенность модернизационных процессов в путевом хозяйстве в предвоенный период, огромные перевозочные нагрузки на начальном этапе войны способствовали прогрессирующему ухудшению состояния верхнего строения пути. В многочисленных докладных записках начальников железных дорог на имя наркома Л.М. Кагановича содержатся предложения и просьбы о демонтаже ряда железнодорожных веток с целью использования демонтированных рельсов на аварийных участках железных дорог. В 1942 г. поступило предложение разобрать на время войны ветку Орск — Профинтерн Оренбургской железной дороги, уложенную рельсами типа II-а и использовать эти рельсы на аварийном участке Челкар — Казалинск. В этом же году Л.М. Кагановичу поступило предложение снять временно 49 км рельсов типа III-а со второго пути участка Инза — Сызрань и использовать их на Ишимбаевской ветке, тяжелые рельсы которой планировали, в свою очередь, уложить на участке Абдулино — Кинель Куйбышевской железной дороги. Поступило также предложение разобрать железнодорожную ветку Известковый — Ургал Амурской железной дороги протяженностью 344 км для оздоровления снятыми рельсами типа I-а аварийных участков Пермской, Карагандинской, Южно-Уральской, Томской и Северо-Печорской железных дорог [15, Л. 70].

В марте 1942 г. на имя Л.М. Кагановича пришло письмо начальника железной дороги им. В.В. Куйбышева с докладом о тяжелом положении на дороге с рельсами, шпалами и скреплениями легкого типа. Начальник дороги Воробьев просил наркома путей сообщения о выделении новых рельсов типа I-а и III-а для ремонта участков Аксеново

— Чишмы и Уфа — Иглино, а также для пополнения километрового запаса рельсов общей протяженностью 42,7 км. Воробьев предложил для получения старогодных рельсов типа III-а разобрать второй путь на перегонах Должниково — Базарная и Водорацкий — Поливаново участка Инза — Образцовое протяжением 20,4 км.

Управление путевого хозяйства не поддержало просьбу Воробьева о демонтаже вторых путей на участке Инза — Образцовое, обязав начальника Управления Снабжения отгрузить дороге до 15 апреля 1942 г. 23 км новых рельсов типа I-а для сплошной замены на участках Аксеново — Чишмы и Уфа — Иглино. Вместе с тем НКПС обязал коллектив дороги вести самозаготовку шпал и изготавливать рельсовые накладку из старогодных рельсов [16, Л. 5–6].

Обсуждение

Народный комиссариат путей сообщения решал проблему острого недостатка рельсового металла различными путями: за счет переброски старогодных рельсов с других железных дорог, а также путем централизованных закупок рельсов в других странах. Так, 23 января 1942 г. Государственный Комитет Обороны принял решение о заказе в США 1200 км рельсов нового стандарта весом 50 кг/п.м. и длиной 12,5 м. Вместе с рельсами было заказано соответствующее количество стыковых и шурупных промежуточных скреплений из расчета 1600 шпал на километр пути, а также необходимое количество стрелочных переводов марки 1/11 с литыми сердечниками из марганцовистой стали [16].

В целом по состоянию на март 1942 г. все железные дороги СССР по состоянию верхнего строения пути делились на четыре группы. Первая — дороги, имевшие, в основном, удовлетворительное состояние пути, к которым относились: Ашхабадская, Амурская, Московско-Окружная, Дальневосточная, Красноярская, Приморская, Омская, Закавказская имени Л.П. Берия и Орджоникидзевская (девять дорог). Вторая — дороги с удовлетворительным состоянием пути, но по отдельным элементам и участкам требовавшие к себе усиленного внимания: Пензенская, Южно-Уральская, Юго-Восточная, Пермская, Казанская, Туркестано-Сибирская, Ташкентская, Томская, Ворошиловская, имени Л.М. Кагановича, Ярославская, Северная, Восточно-Сибирская и имени В.М. Молотова (14 дорог). Третья — дороги с плохим состоянием пути, требовавшие проведения специальных мер по оздоровлению путевого хозяйства: имени В.В. Куйбышева, Рязано-Уральская, Оренбургская, Московско-Донбасская, Сталинградская, Ленинская, Горьковская и Карагандинская (восемь дорог). Четвертая — дороги, подвергшиеся значительным разрушениям во время военных действий и частично занятые противником: Дзержинская, Октябрьская, Кировская, Северо-Донецкая (четыре дороги) [16, Л. 83].

В июне 1942 г. Государственным Комитетом Обороны были приняты меры по поддержанию работоспособного состояния паровозного парка и его ремонтной базы. В 1942 г. было запланировано отремонтировать капитальным ремонтом 700 и средним 4200 паровозов, подъемочным ремонтом в паровозных депо — 13800 паровозов. С этой целью были расширены производственные мощности Ташкентского, Уфимского, Красноярского и Алатырского паровозоремонтных заводов за счет использования эвакуированного оборудования Днепропетровского, Запорожского, Полтавского и Гайворонского заводов, были открыты дорожные паровозоремонтные мастерские в Свердловске и Новосибирске с годовым выпуском 300 паровозов. Вводился в строй Тбилисский паровозоремонтный завод с годовым выпуском 250 паровозов. Комиссия в составе Л.П. Берия, Л.М. Кагановича, А.В. Хрулева и Б.Н. Арутюнова пересматривала в сторону сокращения планы производства боеприпасов и вооружения на паровозоремонтных заводах, в паровозных мастерских и депо для обеспечения ремонта паровозов. На старших машинистов и прикрепленные к паровозам бригады возлагалась полная ответственность за сохранность паровоза как за государственное имущество оборонного значения. Паровозные бригады должны теперь были принимать участие в работе комплексной бригады по ремонту своего паровоза [13].

Руководством страны и НКПС проводились необходимые меры по материальному стимулированию труда железнодорожников. В марте 1942 г. Совнарком СССР и ЦК ВКП(б) приняли решение «О заработной плате поездных и маневренных бригад железнодорожного транспорта в военное время», по которому повышалась заработная плата машинистам, их помощникам, кондукторам, кочегарам, вагонным мастерам, составителям поездов. Приказ № 346/Ц от 18 мая 1942 г. «Об установлении государственных премий работникам железнодорожного транспорта» вводил выдачу ежемесячных государственных премий работникам железнодорожного транспорта за выполнение правительственного плана перевозок. Премированию в размере 25% месячного оклада подлежали заместители начальников дорог, начальники служб движения дорог, начальники отделов воинских перевозок служб движения за выполнение планов погрузки воинских грузов и эшелонов, за продвижение их с установленной по графику среднесуточной скоростью [18].

В апреле и мае 1942 г. партия и правительство осуществили ряд новых мероприятий по оживлению движения поездов и созданию устойчивой работы транспорта. В целях сокращения парка груженых вагонов, особенно на железных дорогах ближайшего тыла, и ускорения продвижения срочных грузов стали применяться чрезвычайные меры. В отдельных случаях при остром недостатке порожних вагонов, необходимых для перевозки воинских грузов и обеспечения нормальной работы железных дорог, по всей сети в течение двух-трех дней прекращалась погрузка всяких грузов, за исключением оперативных, воинских, угольных, нефтегрузов, грузов для авиационной и танковой промышленности, и проводились дни так называемой принудительной, то есть усиленной выгрузки. Только с мая по декабрь 1942 г. такие мероприятия осуществлялись 12 раз. Принудительная выгрузка являлась в тех условиях необходимой мерой, без которой нельзя было рассчитывать на успешное проведение воинских и военнo-хозяйственных перевозок. Кроме того, железнодорожники получили право производить прицепку крытых вагонов с военными грузами к пассажирским поездам. Освободившиеся порожние вагоны направлялись на Дальний Восток, где не хватало подвижного состава [2, С. 530]. В декабре 1942 г. для обеспечения Владивостокского порта порожними вагонами приказом народного комиссара путей сообщения в адрес Приморской дороги с железных дорог Европейской части СССР было отправлено 60 маршрутов порожних вагонов. Увеличена среднесуточная сдача вагонов на



Приморскую дорогу, которая составила в первых числах декабря 100 вагонов, а в двадцатых числах — уже 275 вагонов. Произведена была также перегруппировка порожних вагонов запаса НКПС с железных дорог Средней Азии на дороги Дальнего Востока (18 маршрутов платформ общей численностью 1088 единиц). Кроме того, распоряжением наркома путей сообщения Приморской дороге в ноябре 1942 г. были переданы пять железнодорожных кранов для Владивостокского порта [9].

Всего за период с 24 июня по 8 июля 1941 г. было погружено 98285 вагонов оперативных воинских эшелонов, в том числе 49390 платформ [17], что является самым настоящим подвигом железнодорожников, если учитывать одновременное проведение эвакуационных и народнохозяйственных перевозок.

Заключение

Принятые меры позволили наращивать обороноспособность государства так, чтобы нанести сокрушительный удар по врагу, стали одним из ключевых факторов победы в Великой Отечественной войне. Железнодорожный транспорт Урала как мощная артерия жизнеобеспечения доказал свою способность наладить систему воинских и мобилизационных перевозок таким образом, чтобы обеспечивать фронт всем необходимым. Железнодорожный транспорт является ключевым фактором оборонной мощи страны, поскольку позволяет мобилизовать систему снабжения таким образом, чтобы для решения боевых задач были предоставлены все необходимые ресурсы для преодоления внутренних и внешних вызовов и угроз безопасности государства.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование. Но рецензент или автор статьи предпочли не публиковать рецензию к этой статье в открытом доступе. Рецензия может быть предоставлена компетентным органам по запросу.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are peer-reviewed. But the reviewer or the author of the article chose not to publish a review of this article in the public domain. The review can be provided to the competent authorities upon request.

Список литературы / References

1. Российская Федерация. Известия ЦК КПСС : Постановление Правительства России : [принят Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза 1990-06-05]. — Москва: ЦК КПСС, 1990.
2. Болтин Е.А. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945: Отражение советским народом вероломного нападения фашистской Германии на СССР. Создание условий для коренного перелома в войне (июнь 1941 г. – ноябрь 1942 г.): в 6 т / Е.А. Болтин, Б.С. Тельпуховский. — Москва: Воениздат, 1961. — Т. 2. — 680 с.
3. Кириллов В.В. Военная мощь от «А» до «Я» / В.В. Кириллов // Журнал Министерства обороны Российской Федерации «Армейский сборник». — 2018. — URL: <https://army.ric.mil.ru/Stati/item/115301/> . (дата обращения: 16.09.25)
4. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг) / И.В. Ковалев. — Москва: Наука, 1981. — 480 с.
5. Кораблин В.В. Методологический подход к созданию системы вооружения, военной и специальной техники общевойскового формирования / В.В. Кораблин, П.А. Дульнев // Военная мысль. — 2012. — № 1. — С. 50–60.
6. Куманев Г.А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938–1945 / Г.А. Куманев. — Москва: Наука, 1976. — 454 с.
7. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941–1945 / Г.А. Куманев. — Москва: Наука, 1988. — 367 с.
8. Маргарян Н.И. Политическое измерение транспортно-логистической системы государства / Н.И. Маргарян // Вестник Российско-Армянского (Славянского) университета: гуманитарные и общественные науки. — 2024. — № 4 (51). — С. 79–97.
9. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). — Фонд 17 (Документы ЦК КПСС). — Оп. 124. — Д. 5. — Л. 42–43
10. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). — Фонд 644 (документы Государственного комитета обороны СССР). — Оп. 1. — Д. 8. — Л. 89–102.
11. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). — Фонд 644 (документы Государственного комитета обороны СССР). — Оп. 2. — Д. 16. — Л. 24–38
12. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). — Фонд 644 (документы Государственного комитета обороны СССР). — Оп. 2. — Д. 32. — Л. 141.
13. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). — Фонд 644 (документы Государственного комитета обороны СССР). — Оп. 2. — Д. 38. — Л. 18.
14. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). — Фонд 81 (документы В.М. Молотова). — Оп. 3. — Д. 298. — Л. 152–169.
15. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). — Фонд 1884 (документы Народного комиссариата путей сообщения СССР / Министерства путей сообщения СССР). — Оп. 59. — Д. 56. — Л. 160.
16. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). — Фонд 1884 (документы Народного комиссариата путей сообщения СССР / Министерства путей сообщения СССР). — Оп. 59. — Д. 57. — Л. 1–2.
17. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). — Фонд 1884 (документы Народного комиссариата путей сообщения СССР / Министерства путей сообщения СССР). — Оп. 72. — Д. 192. — Л. 1.



18. Российская Федерация. Сборник основных приказов Народного комиссариата путей сообщения : Постановление Правительства России — Москва.: Трансжелдориздат, 1944.
19. Коровин В.В. Слава стоявшим на трудных постах. Трудовая деятельность железнодорожников магистралей Западного и Южного направлений в годы Великой Отечественной войны / В.В. Коровин, А.В. Величко, А.Н. Манжосов. — Курск: Юго-Западный государственный университет, 2017. — 231 с.
20. Чижевская В.А. Экономический потенциал страны как фундамент военной мощи государства / В.А. Чижевская, А.В. Киров // Economics. — 2016. — № 4 (13). — С. 60–65.

Список литературы на английском языке / References in English

1. Russian Federation. Izvestiya CzK KPSS [Proceedings of the Central Committee of the CPSU] : Resolution of the Government of Russia : [accepted by Central Committee of the CPSU 1990-06-05]. — Moscow.: CZK KPSS, 1990. [in Russian]
2. Boltin Ye.A. Istoriya Velikoi Otechestvennoi voini Sovetskogo Soyuza 1941–1945 [The History of the Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945]: The Soviet People's Repulse of Fascist Germany's Treacherous Attack on the USSR. Creating the Conditions for a Decisive Turning Point in the War (June 1941 – November 1942): in 6 vol / Ye.A. Boltin, B.S. Telpukhovskii. — Moscow: Voenizdat, 1961. — Vol. 2. — 680 p. [in Russian]
3. Kirillov V.V. Voennaya moshh' ot «A» do «Ya» [Military Power from A to Z] / V.V. Kirillov // Journal of the Ministry of Defence of the Russian Federation «Army Collection». — 2018. — URL: <https://army.ric.mil.ru/Stati/item/115301/>. (accessed: 16.09.25) [in Russian]
4. Kovalev I.V. Transport v Velikoj Otechestvennoj vojne (1941–1945 gg) [Transport in the Great Patriotic War (1941–1945)] / I.V. Kovalev. — Moscow: Nauka, 1981. — 480 p. [in Russian]
5. Korablin V.V. Metodologicheskij podxod k sozdaniyu sistemy' vooruzheniya, voennoj i special'noj tekhniki obshhevojskovogo formirovaniya [Methodological Approach to Creating a System of Armament, Military and Special Equipment for Combined Arms Formations] / V.V. Korablin, P.A. Dul'nev // Military Thought. — 2012. — № 1. — P. 50–60. [in Russian]
6. Kumanev G.A. Na sluzhbe fronta i ty'la. Zheleznodorozhny'j transport SSSR nakanune i v gody' Velikoj Otechestvennoj vojny' 1938–1945 [War and the USSR Railway Transport, 1941–1945] / G.A. Kumanev. — Moscow: Nauka, 1976. — 454 p. [in Russian]
7. Kumanev G.A. Vojna i zheleznodorozhny'j transport SSSR 1941–1945 [War and the USSR Railway Transport, 1941–1945] / G.A. Kumanev. — Moscow: Nauka, 1988. — 367 p. [in Russian]
8. Margaryan N.I. Politicheskoe izmerenie transportno-logisticheskoy sistemy' gosudarstva [The Political Dimension of a State's Transport and Logistics System] / N.I. Margaryan // Bulletin of the Russian-Armenian (Slavonic) University: Humanities and Social Sciences. — 2024. — № 4 (51). — P. 79–97. [in Russian]
9. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoy istorii [Russian State Archive of Socio-Political History] (RGASPI). — Fund 17 (Documents of the Central Committee of the Communist Party of the Soviet Union). — Inventory 124. — File 5. — Sheets 42–43. [in Russian]
10. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoy istorii [Russian State Archive of Socio-Political History] (RGASPI). — Fund 644 (documents of the State Defence Committee of the USSR). — Inventory 1. — File 8. — Sheets 89–102. [in Russian]
11. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoy istorii [Russian State Archive of Socio-Political History] (RGASPI). — Fund 644 (documents of the State Defence Committee of the USSR). — Inventory 2. — File 16. — Sheets 24–38. [in Russian]
12. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoy istorii [Russian State Archive of Socio-Political History] (RGASPI). — Fund 644 (documents of the State Defence Committee of the USSR). — Inventory 2. — File 32. — Sheet 141. [in Russian]
13. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoy istorii [Russian State Archive of Socio-Political History] (RGASPI). — Fund 644 (documents of the State Defence Committee of the USSR). — Inventory 2. — File 38. — Sheet 18. [in Russian]
14. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoy istorii [Russian State Archive of Socio-Political History] (RGASPI). — Fund 81 (documents of V.M. Molotov). — Inventory 3. — File 298. — Sheets 152–169. [in Russian]
15. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv ekonomiki [Russian State Archive of the Economy] (RGAE). — Fund 1884 (documents of the People's Commissariat of Transport of the USSR / Ministry of Transport of the USSR). — Inventory 59. — File 56. — Sheet 160. [in Russian]
16. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv ekonomiki [Russian State Archive of the Economy] (RGAE). — Fund 1884 (documents of the People's Commissariat of Transport of the USSR / Ministry of Transport of the USSR). — Inventory 59. — File 57. — Sheets 1–2. [in Russian]
17. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv ekonomiki [Russian State Archive of the Economy] (RGAE). — Fund 1884 (documents of the People's Commissariat of Transport of the USSR / Ministry of Transport of the USSR). — Inventory 72. — File 192. — Sheet 1. [in Russian]
18. Russian Federation. Sbornik osnovny'x prikazov Narodnogo komissariata putej soobshheniya [Collection of Key Orders of the People's Commissariat of Railways] : Resolution of the Government of Russia — Moscow.: Transzheldorizdat, 1944. [in Russian]
19. Korovin V.V. Slava stoyavshim na trudnikh postakh. Trudovaya deyatelnost zheleznodorozhnikov magistralei Zapadnogo i Yuzhnogo napravlenii v godi Velikoi Otechestvennoi voini [Those Who Stood at Difficult Posts: The Labor



Activity of Railway Workers on the Western and Southern Lines During the Great Patriotic War] / V.V. Korovin, A.V. Velichko, A.N. Manzhosov. — Kursk: Southwestern State University, 2017. — 231 p. [in Russian]

20. Chizhevskaya V.A. E'konomicheskij potencial strany' kak fundament voennoj moshhi gosudarstva [he Country's Economic Potential as the Foundation of a State's Military Power] / V.A. Chizhevskaya, A.V. Kirov // Economics. — 2016. — № 4 (13). — P. 60–65. [in Russian]