

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В ГОДЫ ВОЙНЫ

Приближающийся юбилей – 70-летие Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов – является чрезвычайно важной и знаменательной вехой для всей страны. Юбилей – хороший повод вспомнить о боевых братстве, беспримерном мужестве и героизме наших всех национальностей, которые, не жалея сил и своей жизни, сражались за свободу и независимость. 70-летие Победы посвящен цикл публикаций на страницах газеты «Экспресс», в которых будет рассказано о деятельности железных дорог на Дальнем Востоке в годы войны. Немалую роль в бесперебойной работе железнодорожного транспорта в тяжелые годы войны сыграли сотрудники и служащие нашего вуза. В основе публикации – монография И.П. Тезеевской, Ю.Н. Цинкина, Э.В. Езенин «Железные дороги советского Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны» (1941–1945). Авторы монографии выражают огромную признательность и благодарность работникам редакции, типографии, отделу технической эстетики ДВГУИС и лично Ольге Николаевне Хаваль и Наталье Леонидовне Вакуенко за активную помощь и участие в издательской работе над монографией.



В 1940 г. по численности железнодорожники Дальнего Востока превосходили довоенный уровень в 3,7 раза. Общее количество рабочих и служащих на дорогах региона составило 82,9 тыс. чел., из них 58,5 тыс. чел. составляли эксплуатационный контингент. К 1940–1941 гг. количество железнодорожников среди населения Дальнего Востока по сравнению с 1913–1914 гг. выросло с 1,3 до 2,85 %, т.е. более чем вдвое, что само по себе отражает роль и значение железных дорог в развитии региона.

Создание военно-мобилизационной индустрии на Дальнем Востоке в 30-е – начале 40-х гг. XX в. предопределило и характер функционирования магистральной региона. Они обладали хорошей по тому времени материально-технической базой и сыграли огромную роль в подготовке нашей страны к отпору агрессора в годы Великой Отечественной войны.

Война изменила направление грузопотока на всех магистралях страны. Важнейшей задачей железнодорожников стала быстрая доставка к фронту воинов, боевой техники, боеприпасов, продовольствия. Одновременно с этим шла массовая эвакуация населения и предприятий из западных районов страны на Урал, в Сибирь, Поволжье, Среднюю Азию.



Всего в восточную часть страны было перебазировано 2593 предприятия, в том числе 1523 крупных заводов. На Дальний Восток, который был фронтом противостояния с милитаристской Японией, эвакуация населения и грузов промышленного назначения не проводилась. В то же время с Дальнего Востока был эвакуирован ряд ценностей, в том числе архивные материалы. Самым важным направлением деятельности железных дорог, в том числе дальневосточных, стала организация оперативных перевозок маршевых пополнений, исключительная срочность которых диктовалась обстановкой на фронтах. Первый воинский эшелон на запад с Дальнего Востока ушел уже 29 июня 1941 г. Погрузка производилась в темное время суток, на вокзалах не организовывали праздничных митингов. Этого требовало близкое расположение границы. Оперативные перевозки, осуществляемые железнодорожниками Дальнего Востока, в общий поток грузооборота не входили, но фактически составляли свыше 40 % от общих перевозок всех грузов на дорогах. Их выполнение было первоочередным, поэтому осуществлялось в ущерб работам всех других видов грузов.

Ветеран Хабаровского локомотивного депо ДВЖД П. Колбин вспоминал: «Осенью 1941 г. депо держало экзэмен на выполнение фронтовых заданий. В сентябре – октябре перевозки воинов. В течение трех недель один за другим шли поезда на запад. Один эшелон отправлялся со ст. Хабаровск II, второй стоял на станции, третий был на подходе. И так днем и ночью, день за днем... При полной светомаскировке, без световых сигналов перевозки прошли успешно. Нельзя было только прикрывать дымовую трубу паровоза, и спол искр при переробке угля в топку выдала движение поездов».

Следует учитывать и деформацию верхнего строения пути, которая происходила при движении поездов с повышенной скоростью и требовала работ путей рабочих по содержанию полотна дороги в исправном состоянии.

Для пополнения подвижного состава



на железных дорогах региона производилась работа по ремонту вагонов, ранее использовавшихся для жилья и хозяйственных нужд. Только на Приморской железной дороге в первые пять месяцев войны было возвращено в строй 750 таких вагонов. На ДВЖД в начале июля 1941 г. на станциях Хабаровск I и Хабаровск II оставались занятыми под жильё 342 вагона. По приказу начальника дороги И.А. Шмелева работников, проживавших в вагонах, стали в срочном порядке переселять в жилые дома.

Для перевозки отдельных военнослужащих, воинских команд и лиц, а также почты, багажа и особо срочных воинских грузов в конце 1941 г. были введены в постоянное обращение воинские товаропассажирские поезда. В тыловых



регионах сохранялся пригородное движение в связи с режимом роста индивидуального огороживания.

Проблема обеспечения подвижным составом железных дорог региона стала особенно актуальной после того, как начал работать тихоокеанский маршрут доставки грузов по системе дельта-Виз. В связи с этим значительные силы железных дорог приходилось отвлекать на обработку порожняка, который шел с запада на восток для этих целей. Особенно усугубился поток порожняка на восток в 1943–1944 гг., когда возросли масштабы поступающих грузов по системе ленд-лиза через дальневосточные порты.

Важное значение для выполнения заданных объемов перевозок имело обеспечение транспорта квалифицированной рабочей силой. И здесь огромную помощь оказал Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХабИИЖТ). Однако численность рабочих и служащих на железных дорогах, как и в других отраслях народного хозяйства, резко сократилась. Многие железнодорожники были призваны в ряды РККА или уходили на фронт в качестве добровольцев.

Проблему комплектования штатов работников и создания резерва массовых кадров решали за счет государственной системы профессионального обучения

молодежи. Еще в октябре 1940 г. руководством страны было принято решение о создании ремесленных и железнодорожных училищ (РУ и ЖУ), в т.ч. школа фабрично-заводского обучения (ФЗО). На Дальнем Востоке в 1941 г. закончили обучение и были направлены на производство 9,8 тыс. чел., из них выпускников РУ и ЖУ – 934 чел.

Но приход молодых специалистов на транспорт не мог решить проблему дефицита кадров. В июне 1941 г. НКПС организовал на дорогах и предприятиях магистралей подготовку массовых профессий из числа женщин в количестве 210 тыс. чел. с вылатой стипендии курсантам в размере 125–225 тыс. руб. Всего на Амурской железной дороге в 1941 г. из общего числа подготовленных 3351 чел. железнодорожников профессиям было обучено 1012 женщин.

В условиях военного времени проблема комплектования транспорта рабочими кадрами была сопряжена с необходимостью соблюдения определенных требований, предъявляемых органами государственной безопасности



ти. С начала войны был установлен особый порядок согласования с Народным комиссариатом государственной безопасности (НКГБ) лиц, принимаемых на железнодорожный, водный и воздушный транспорт, на должности, связанные с обеспечением безопасности движения (машинисты, кончатеры, пилоты, радисты). Согласование производилось с территориальными органами НКГБ по месту нахождения объектов. Номенклатуры должностей утверждались начальниками управлений железной дороги, гражданского воздушного флота и водного транспорта.

Железные дороги Дальнего Востока сумели в условиях дефицита подвижного состава и нехватки кадров оперативно перестроить свою работу для нужд фронта. Значение железных дорог региона в том, что они обеспечили пересоборку дальневосточных и сибирских дивизий на запад, спасли столицу нашей родины и самые северные месяцы войны и тем самым оказали влияние на срочные операции «Барбаросса».

Продолжение в следующем номере