

**Опыт правового обеспечения функционирования
транспортной системы в годы Великой Отечественной
войны
(Москва, Юридический институт МИИТ, 29 ноября 2017 г.)**

УДК 94.47

© Харламова Ю. А.

— доктор политических наук, доцент, профессор
кафедры «Транспортное право и административное
право» Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

**Подвиг советских железнодорожников
в период битвы за Кавказ
и в сражении за Сталинград**

Аннотация. В статье проводится анализ роли железнодорожников в период битвы за Кавказ и в сражении за Сталинград. Оценивается значение команд бронепоездов на наиболее опасных участках фронта, освещаются события, связанные со строительством железнодорожной ветки Астрахань — Элиста — Кизляр, а также с восстановительными работами на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: бронепоезда; битва за Кавказ; Сталинградское сражение; советские железнодорожники.

© Kharlamova Yu.

— doctor of political science, associate professor,
professor of the department of transport law
and administrative law of the Law Institute
Russian University of transport

**The feat of the Soviet railway workers
during the battle for the Caucasus
and in the battle for Stalingrad**

Abstract. The article analyzes the role of railway workers during the battle for the Caucasus and in the battle for Stalingrad. The importance of armored train teams on the most dangerous sectors of the front is assessed,

events related to the construction of the Astrakhan-Elista-Kizlyar railway line, as well as reconstruction work on railway transport, are covered.

Keywords: armored trains; the battle for the Caucasus; the Battle of Stalingrad; Soviet railwaymen.

Железнодорожные команды бронепоездов. Работники железнодорожных магистралей в годы войны не только обеспечивали фронт всем необходимым, но и принимали непосредственное участие в боях. Бронепоезда, укомплектованные командами из числа лучших железнодорожников, активно участвовали в обороне и разгроме захватчиков на Северном Кавказе и Дону. На участке Эльхотово—Грозный действовал дивизион бронепоездов под руководством майора Кононенко. 31 октября 1942 г. на переезде станции Ардон в бою с колонной немецких танков и мотопехоты сражались бронепоезда «Оренбургский железнодорожник» и «Вперед на Запад», построенные рабочими Урала и переброшенные на Северный Кавказ. В бою было сожжено 22 немецких танка, сбито несколько фашистских самолетов, уничтожено много другой техники и немецких солдат.

Одним из важных участков битвы за Кавказ явилось сражение у древних Эльхотовских ворот, близ селения Эльхотово. Оно раскинулось вдоль правого берега Терека между городами Орджоникидзе (ныне Владикавказ) и Прохладный у северной оконечности Татартупского ущелья (Эльхотовских ворот). Немецко-фашистское командование, пытаясь использовать выгодное географическое положение Эльхотовских ворот, бросило сюда осенью 1942 г. 370-ю пехотную, 111-ю гренадерскую и 13-ю танковую дивизии.

В обороне Эльхотовских ворот действовали бронепоезда «Советская Сибирь», «Железнодорожник Кузбасса», базировавшиеся на станции Беслан. Оборону на участке Прохладная — Беслан — Дарг-Кох — Алагир держали и другие бронепоезда, ставшие на пути врага, рвавшего к Орджоникидзе, Грозному, а также к бакинской нефти [1].

Налеты фашистских самолетов и танковые атаки не прекращались ни днем, ни ночью, но советские воины стояли насмерть. Прямой путь на Грозный и Баку был надежно перекрыт доблестными защитниками Эльхотовских ворот. Потеряв здесь несколько тысяч солдат и сотни танков, фашисты убедились в провале своего замысла.

Коллектив махачкалинского вагонного депо во главе с начальником В. П. Штурминым построил за короткий срок на средства комсомольцев и молодежи республики Дагестан бронепоезд «Комсомолец Дагестана», который также принимал участие в сражении за Эльхотовские ворота.

Всего за 1942—1943 гг. железнодорожники Дагестана построили шесть бронепоездов — «Защита Кавказа», «Магомед Гаджиев», «Сергей Киров» и другие, принимавшие участие в разгроме фашистских захватчиков на Северном Кавказе и Дону [2].

Коллектив Орджоникидзевского вагоно-ремонтного завода имени С. М. Кирова по заданию Орджоникидзевского комитета обороны в декабре 1942 г. построил бронепоезд «Владикавказец». Рабочие и специалисты трудились днем и ночью. А через некоторое время личный состав бронепоезда в письме трудящимся Осетии сообщил, что «Владикавказец» уничтожил более 5 тыс. гитлеровских солдат и офицеров, 42 орудия, 47 минометов, 214 автомашин, 20 танков, 85 повозок с боеприпасами и военным имуществом [3].

Проект НКПС № 8. Железнодорожная ветка Астрахань — Элиста — Кизляр. Железнодорожная ветка Астрахань — Элиста — Кизляр сыграла важнейшую роль в исходе Сталинградской битвы, а значит, и войны в целом. 356 км шпал было проложено в нечеловеческих условиях в невероятные сроки — за девять месяцев, руками, спинами, жилами исключительно женщин, стариков и детей, поскольку все мужское население было на фронте. Дорога Астрахань — Элиста — Кизляр — фронтовая дорога жизни, строительство которой было зашифровано под кодом НКПС № 8. Она была построена в 1941—1942 гг.

В тяжелые дни обороны Кавказа, когда немецко-фашистские войска подошли близко к границам Дагестана, эта ветка явилась единственным путем, связавшим напрямую Закавказье с центральными областями страны. Значение магистрали еще больше возросло в период жестоких боев 1942 г. и в подготовке резервов контрнаступления советских войск в период сражения за Сталинград.

Существенно помогла и построенная Астраханская паромная переправа через Волгу, которую спешно возводили 30-й мостовой батальон под командованием майора Н. А. Перова и 2-й мостовой восстановительный отряд майора И. Ю. Баренбойма. С ее помощью происходила передача нефтеналивных составов с Кизлярской линии на магистраль Астрахань—Ахтуба [4].

Новая железнодорожная линия открывала кратчайший путь для доставки нефтепродуктов, пополнения продовольствия и других грузов из Баку и Грозного. В ее отсутствие указанные грузы приходилось доставлять паромом через Каспийское море в Красноводск, а уже оттуда круглым путем по Ашхабадской и Ташкентской дорогам в центральные районы страны. Это существенно усложняло ситуацию как на фронте, так и в тылу.

С начала августа до 1 ноября 1942 г. Орджоникидзевская дорога пропустила через Кизлярский участок и сдала на Рязано-Уральскую дорогу 291 поезд, в том числе 55 наливных, 99 сплотов паровозов, 144 сухогрузных поездов, 4 пассажирских, 9 военно-санитарных поездов. Всего было передано 9000 товарных вагонов и 3100 цистерн, 323 пассажирских вагона, 1921 паровоз, из них 345 — в горячем состоянии. В это же время поступило для Закавказского фронта свыше 4300 вагонов с войсками и грузами снабжения. Было вывезено оборудование с других

дорог и с северных участков Орджоникидзевской дороги [5]. В первые дни по новому направлению воинские эшелоны двигались один за другим с интервалами 800—1200 м [6].

В процессе эксплуатации направления Кизляр—Астрахань наращивалась и его пропускная способность, прежде всего, за счет строительства дополнительных переправочных средств через Волгу, поскольку имевшийся маломощный железнодорожный паром перевозил составы по частям.

Введение этой линии дало возможность эвакуировать товарные и пассажирские вагоны, цистерны, паровозы, а также одновременно организовать снабжение боевой техникой, боеприпасами, продовольствием войска, оборонявшие предгорья Кавказа. В наиболее напряженный период на фронте дорога сыграла исключительно большое значение.

Не случайно директивой Ставки Верховного Главнокомандующего на командование Закавказского фронта возлагалась задача по обеспечению бесперебойного движения по этой трассе всеми возможными средствами [ЦАМО (Центральный архив Министерства Обороны) Ф. 209. Оп.1064. Д. 1. Л. 124].

Военными было принято решение по обороне дороги. 30-я и 110-я кавалерийские дивизии предназначались именно для этого. По мнению английского военного историка Л. Гарта, русская кавалерия нашла очень хорошее применение своим специфическим качествам, действуя в степях против сильно растянутого оборонного заслона. Русским на этом фланге сосредоточить силы было легко, так как они могли использовать железную дорогу, шедшую от Астрахани на юг. Ее проложили в бескрайней степи без подготовки земляного полотна. Немцы вскоре поняли, что, уничтожая отдельные участки этой дороги, они ничего не добьются, так как русские укладывали новые секции пути. Хотя немецкие подвижные отряды прорывались к побережью Каспийского моря, оно так и осталось для них «миражем в пустыне» [7; с. 280].

Кроме кавалерийских дивизий Ставка приказала командующему Закавказским фронтом использовать для обороны железной дороги Кизляр—Астрахань выделенные в распоряжение командующего Закавказским фронтом три дивизиона бронепоездов, усилив их пехотными десантами и подвижными отрядами, действовавшими вдоль линии дороги [8].

Ввод в эксплуатацию вновь построенных железнодорожных линий в дальнейшем значительно повысил надежность и устойчивость работы прифронтовых дорог. Огромные масштабы работ и скоростные методы строительства оказались возможными благодаря большой организаторской и хозяйственной деятельности партийных и государственных органов, сумевших в порядке трудовой повинности привлечь к участию в процессах строительства десятки тысяч граждан.

Например, на сооружении дороги Кизляр — Элиста — Астрахань работало свыше 20 тыс. человек [7; с. 428].

Важно подчеркнуть, что трудовая повинность часто использовалась в годы войны и основной массой населения эта вынужденная мера воспринималась как необходимость, которую требовалось выполнить в срок.

Восстановление железнодорожного хозяйства. Оккупировав большую часть Дона и Северного Кавказа, фашистские завоеватели полагали, что закрепились на этой территории всерьез и надолго. Они затратили немало усилий и средств на приспособление железнодорожной сети под европейские стандарты, перестроили рельсовую колею, сделав ее несколько уже. На локомотивах и вагонах, доставшихся немецкой армии в качестве трофеев, были заменены колесные пары. За несколько месяцев оккупантам удалось реорганизовать железнодорожное хозяйство. В результате этого после освобождения от захватчиков на участке Ростов—Лихая советским железнодорожникам пришлось первоначально восстанавливать европейскую узкую колею, пустить по ней трофейные паровозы и вагоны, а уж спустя несколько месяцев приспособить пути для использования отечественной техники.

Приказом Наркомата путей сообщения от 21 февраля 1943 г. для скорейшего восстановления повреждений и разрушений на базе Ростовского строительного-монтажного треста было организовано железнодорожное строительное управление, в которое вошли 11 участков, мостопоезд, ремонтно-прокатная база, монтажная контора, песчаные и каменные карьеры, лесозавод, известковые и кирпичные заводы. Прежде всего, на эту строительную базу и опирались восстановители [9].

В итоге наступательной операции советских войск в январе—феврале 1943 г. была освобождена от врага железнодорожная магистраль Гудермес — Прохладная — Армавир — Тихорецкая — Ростов. На этом направлении восстановление производило Управление военно-восстановительных работ-20 в составе 1-й гвардейской и 29-й железнодорожных бригад под руководством генерала Н. В. Борисова. К началу наступления оперативные части этих бригад выполняли задачи технического прикрытия железнодорожных линий, обеспечивая их функционирование.

Возрождение участков Котельниково — Сальск — Батайск — Тихорецкая вели Управления военно-восстановительных работ — 8-я, 15-я и 45-я бригады, возглавляемые генералом И. С. Картевым. Уже в январе 1943 г. по линии Сталинград—Сальск перевезли 48 800 т воинских грузов. Это стало возможным благодаря усилиям 15-й железнодорожной бригады, поскольку было восстановлено в короткие сроки 141 км пути. Всего на направлении Сталинград — Сальск —

Батайск в ходе зимней операции было налажено движение на 570 км пути [10; с. 335].

Воины-железнодорожники 1-й гвардейской бригады в невероятно трудных условиях за сутки укладывали более 12 км пути, что было недостаточно в условиях высоких темпов наступления Красной Армии. Отставание восстановительных работ создавало большие трудности для снабжения войск. Мобилизация местных железнодорожников и населения позволила довести темп восстановления до 15 км в сутки. Но и этого было недостаточно [11].

Серьезные трудности вызвало восстановление мостов через реки Кубань и Уруп. Темп ликвидации последствий разрушений железнодорожной линии Минеральные Воды — Кавказская достигал 15,3 км в сутки [10; с. 357].

Части 1-й гвардейской железнодорожной бригады также вместе с рабочими и служащими спецформирований НКПС (Народного комиссариата путей сообщения) восстанавливали участки Беслан — Дарг-Кох — Галюгаевский — Прохладная, Прохладная — Аполлонская, Минеральные Воды — Нагутская, Овечка — Кубанская, Мирская — Леушковская — Кисляковка — Мечетный, Кочеванчик — Батайск. На этих участках было восстановлено 50 искусственных сооружений, 10 пунктов водоснабжения, около 1300 проводок километров связи и выполнен ряд других работ [12]. 22 января 1943 г. было открыто направление Галюгаевский — Прохладная — Минеральные Воды. Железнодорожные воины выполнили норму на 120—150%. Уже 12 января 1943 г., через неделю после освобождения города Прохладного, по железнодорожной линии пошли поезда [13].

Восстановление железных дорог на освобожденных территориях осуществлялось в три очереди.

По первой очереди производились укладка главного пути, восстановление мостов (постоянное или временное, в зависимости от степени разрушения), минимального количества путей на станциях и узлах, устройство временной связи, водоснабжения, электроснабжения, временных станционных зданий и других сооружений с тем, чтобы как можно быстрее открыть движение поездов по участку, хотя бы с невысокой скоростью. Подобного рода работы производились железнодорожными войсками и спецформированиями НКПС (Народного комиссариата путей сообщения), возглавляемыми Управлениями военно-восстановительных работ, которые активно привлекали местное население. Женщины, подростки, старики как могли помогали восстановителям. Главная задача состояла в том, чтобы скорее пустить поезда в нужном направлении.

Во вторую очередь восстанавливались устройства паровозного, вагонного и энергетического хозяйства. Сооружения приводились в состояние, гарантирующее нормальное движение поездов. Такой объем

восстановительных работ должен был обеспечить заданную пропускную способность без ограничения скорости движения. Эта деятельность проводилась уже железнодорожными работниками самих станций и узлов.

Третья очередь предусматривала полное восстановление железных дорог до существовавшей ранее пропускной способности.

В рядах защитников из числа железнодорожников Северного Кавказа и Дона были представители многих братских советских народов, проявившие образцы преданности Родине, солдатского мужества и трудового подвига.

Литература

1. Гончаренко, В. П. Сражались за Кавказ. // Электрическая и тепловая тяга. — 1990. — № 10. — С. 41.
2. Рафф, Е. Славной истории строки. — Махачкала, 1986., С. 19 — 20.
3. Худалов, Т. Т. Северная Осетия в Великой Отечественной войне. — Владикавказ, 1992. — С. 75.
4. Кабанов, П. А. Стальные перегоны. — М., 1973. — С. 144.
5. Северо-Осетинская партийная организация в годы Великой Отечественной войны : сборник документов и материалов. — Орджоникидзе, 1968. — С. 324.
6. Гриценко, М. И. Железнодорожное обеспечение Сталинградской оборонительной операции // Железнодорожный транспорт. — 1992. — № 8. — С. 63.
7. Лиддел Гарт, Б. Г. Вторая мировая война. — М., СПб., 1999.
8. Гречко, А. А. Битва за Кавказ. — М., 1969. — С. 115.
9. Селюнин, В. А. Промышленность и транспорт Юга России в Великой Отечественной войне (1941—1945 гг.) : автореф. дис. докт. ист. наук. — Ростов н/Д, 1997. — С. 51.
10. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. — Т. 2. 1917—1945 гг. / под ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина. — СПб., 1997.
11. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. 1941—1945 / под ред. Н. С. Конарева. — М., 1987. — С. 253.
12. Терехин, К. П. Гвардейцы — железнодорожники: Боевой путь 1-й гвардейской ж.-д. Варшавской Ордена Кутузова бригады (1941—1945 гг.). / К. П. Терехин, А. С. Таралов — М., 1967. — С. 79.
13. Аликберов, З. М. Партийные организации республик Северного Кавказа в годы Великой Отечественной войны. — Махачкала, 1969. — С. 74.

Literature

1. Goncharenko, V. P. Fought for the Caucasus. // Electrical and thermal traction. — 1990. — № 10. — P. 41.
2. Raff, E. The Glorious history of the line. — Makhachkala, 1986. — P. 19—20.
3. Hudlow, T. T. North Ossetia in the great Patriotic war. — Vladikavkaz, 1992. — P. 75.
4. Kabanov, P. A. Steel sections. — M., 1973. — P. 144.
5. North Ossetian party organization in the years of the great Patriotic war : a collection of documents and materials. — Ordzhonikidze, 1968. — P. 324.

6. Gritsenko, M. I. Rail providing the Stalingrad defensive operation // Railway transport. — 1992. — № 8. — P. 63.
7. Liddell Hart, B. H. The Second world war. — M., SPb., 1999.
8. Grechko, A. A. The Battle for the Caucasus. — M., 1969. — P. 115.
9. Selyunin, V. A. Industry and transport of the South of Russia in the great Patriotic war (1941—1945) : avtoref. dis. doctor. east. sciences'. — Rostov n/D, 1997. — P. 51.
10. The history of railway transport in Russia and the Soviet Union. — Vol. 2. 1917—1945 / ed. by V. E. Pavlov, M. M. Uzdin. — SPb., 1997.
11. Railwaymen in the great Patriotic war. 1941—1945 / ed. By S. Konareva. — M., 1987. — P. 253.
12. Terekhin, K. P. Guards — the railwaymen: the Combat path of the 1st guards. the Warsaw Order of Kutuzov brigade (1941—1945) / P. K., Terekhin, A. S. Tarafishing — M., 1967. — P. 79.
13. Alikberov, Z. M. Party organizations of the republics of the North Caucasus in the great Patriotic war. — Makhachkala, 1969. — P. 74.