

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В ДОСТИЖЕНИИ ПОБЕДЫ



Юрий Николаевич ЦИПКИН,
доктор исторических наук,
Дальневосточный государственный гуманитарный университет, г. Хабаровск.
E-mail: boss@khspu.ru

**Ирина Павловна
ТЕСЕЛЬСКАЯ,**
аспирантка Дальневосточного государственного гуманитарного университета, г. Хабаровск.
E-mail: boss@khspu.ru



Роль железных дорог в достижении Победы в Великой Отечественной войне огромна. В то время транзитный потенциал железных дорог на Дальнем Востоке (и в Сибири) был востребован не только при переброске войск с Дальневосточного фронта и Тихоокеанского флота, но и при поставках по ленд-лизу из США и Канады. Дальневосточные маршруты ленд-лиза были более безопасными, чем дороги на Мурманск и Архангельск. Однако время для доставки грузов на советско-германский фронт значительно увеличивалось. В 1945 г. потребовались колоссальные железнодорожные переброски войск и грузов с запада на восток для проведения маньчжурской операции. Несмотря на всю сложность и дискуссионность проблемы, сегодня вновь встаёт вопрос о полном использовании потенциала Транссибирской магистрали как пути из Азии и Америки в Европу.

Ключевые слова: Дальний Восток, Великая Отечественная война, железнодорожные магистрали, транспорт, ленд-лиз, милитаристская Япония.

The role of the Far Eastern railroads in the Victory.

Yu.N. Tsypkin, Doctor of Historical Sciences, Far Eastern State Technical University, Khabarovsk.

I.N. Tesel'skaya, a post-graduate, Far Eastern State Humanitarian University, Khabarovsk.

The abstract is devoted to the enormous importance of railroads during the Great Patriotic War. During the war the usage of the Far Eastern and Siberian railway systems was not limited only in redeployment of military forces to the fronts, but also it was used for lend-lease supplying from the USA and Canada. Though the route was more secure, than Murmansk or Arkhangelsk routes, but the time of delivery was longer. In 1945 in frames of the Manchurian operation colossal redeployment from West to East was needed. Nowadays, despite the fact that the problem is complicated and debatable, more and more rises the question of the Trans-Siberian Railroad potential as a link between Asia, America and Europe..

Key words: the Far East, the Great Patriotic War, railroad systems, transport, lend-lease, militarist Japan.

Железные дороги не случайно называют артериями войны. В годы Великой Отечественной войны по ним проводилась переброска войск, боевой техники, боеприпасов и горючего как из тыла к линии фронта, так и в рокадных направлениях, шла эвакуация людей и народнохозяйственных грузов из прифронтовой зоны в тыл, организовывались внутритыловые перевозки. Следует учитывать, что в СССР автомобильный и авиационный виды транспорта были слабее железнодорожного. В военный период железнодорожный транспорт выполнял свыше 70% общего объёма перевозок [1], тем не менее важное значение имела кооперация различных видов транспорта, особенно железнодорожного и морского.

Развитие советских железных дорог в годы первых пятилеток проходило в соответствии с общей задачей — модернизацией экономики и укреплением геополитических позиций СССР на границах, в том числе на Дальнем Востоке. В начале 30-х гг. XX в. военно-политическая ситуация в регионе в связи с захватом Японией Маньчжурии и образованием марионеточного государства Маньчжоу-Го резко обострилась.

Закономерно, что модернизационные процессы в экономике должны были вызвать возрастание объёма перевозок народнохозяйственных и военных грузов, что требовало коренной реконструкции железных дорог и сооружения новых магистралей. В Забайкалье и на Дальнем Востоке были развёрнуты работы по строительству вторых путей Транссибирской железной дороги от ст. Карымская до Уссурийска (длиной 2217 км), которые были сданы в постоянную эксплуатацию в 1938 г. Модернизировалось 25 больших депо [2, с. 120]. Важнейшими стройками конца 20-х — начала 40-х гг. являлись линии Волочаевка — Комсомольск, Известковая — Ургал, ряд участков по направлению Владивосток — Находка. Были построены линии, усилившие приграничные коммуникации, начаты работы по строительству БАМа, магистрали Комсомольск — Совгавань [2, с. 125—126]. В 1929—1941 гг. на Дальнем Востоке было введено 16 новых линий длиной 1376 км (без вторых путей Транссиба). Протяжённость же двухпутных участков достигла 2304, 2 км [3, с. 182—183].

В 1937 г. началось строительство тоннеля под Амуром вблизи г. Хабаровска, который должен был стать не только дублёром Амурского железнодорожного мостового перехода, но и усилить пропускную способность магистрали вблизи крупнейшего транспортного узла региона. Первый поезд прошёл по тоннелю через месяц после начала Великой Отечественной войны. В эксплуатацию объект сдали 25 октября 1942 г. [4].

На железных дорогах страны и региона обновлялся локомотивный и вагонный парки. К началу войны всего было 1,5 тыс. паровозов, из них 60% новых серий [3, с. 24—25]. Совершенствовалась технология эксплуатации технических средств: в обслуживании локомотивов ликвидировалась обезличка, нормировались виды и сроки ремонта подвижного состава, вводился общесетевой график движения поездов и т.д. Несмотря на сложности с закреплением кадров, развивалось стахановское движение, готовились кадры, в том числе высшей квалификации. В 1939 г. прошёл первый набор студентов в Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХабИИЖТ) [5]. Работали железнодорожные техникумы в Хабаровске, Уссурийске, Биробиджане. Действовали школы фабрично-заводского обучения, различные курсы.

В 1936 г. Уссурийская дорога была разделена на Амурскую и Дальневосточную. Через три года от ДВЖД отделилась Приморская железная дорога.

Управление Амурской дороги находилось в г. Свободном Амурской области, Дальневосточной — в г. Хабаровске, Приморской — в г. Уссурийске. Начальником Амурской железной дороги стал А. Д. Беспялый (позже — Е. И. Мальгинов), ДВЖД — И. А. Шмелёв (позже — А. Д. Беспялый), Приморской — Г. И. Перцев (позже — А. Ф. Журавлёв) [6].

В сентябре 1940 г. в составе Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) было создано восемь оперативно-эксплуатационных управлений. Железные дороги региона вошли в Дальневосточное управление, возглавляемое И. Е. Воробьёвым. Создавались отделения с отделами, которым подчинялись линейные участки, а последним — предприятия. Подобная структура позволяла упорядочить управление железными дорогами, осуществлять его эффективную оперативность. Такая схема сохранилась до наших дней [3, с. 150—151].

С началом Великой Отечественной войны деятельность железных дорог стала регламентироваться постановлениями Государственного комитета обороны (ГКО), ЦК ВКП(б), советского правительства, Ставки Верховного главнокомандования, НКПС. Основными задачами были увеличение пропускной способности магистралей, введение военного графика перевозок, обеспечение оперативных людских, снабженческих, медицинских и эвакуационных перевозок, строительство новых дорог из тыла к фронту, а также рюкзак. 23 июня 1941 г. подписан приказ наркома о введении с 18 час. 24 июня на 44 железных дорогах воинского графика движения поездов, который предусматривал сокращение до минимума пассажирского сообщения, унификацию весовых норм воинских эшелонов и транспортов и т. д. Приняты меры по усилению охраны объектов, сохранению в тайне перевозочных документов и других сведений. Весной 1943 г. на дорогах страны было введено военное положение: рабочие и служащие магистралей объявлялись мобилизованными и на период войны закреплялись для работы на транспорте [7].

Война вызвала небывалое смещение транспортных потоков, усложнила работу железных дорог. На Дальний Восток, который одновременно был и тылом, и фронтом, предприятия не эвакуировались. В Восточную Сибирь эвакуировали всего 5,12% предприятий [8]. Более того, ещё до войны разрабатывались планы эвакуации населения и имущества из ряда районов Дальнего Востока в глубь страны (ориентировочно 5 эшелонов в сутки) [9].

Из-за мобилизаций железнодорожников в ряды РККА количество рабочих и служащих на ДВЖД в период с 1 января 1941 г. по 1 января 1943 г. сократилось на 12,5%, на АмЖД — на 14,5% [10. Д. 1531. Л. 116]. С уходом на фронт мужчин их место заняли женщины: в Бикинском депо работала Н. П. Сабина-Вечурко, депо Первая Речка (Владивосток) — Ф. Островская, в депо Хабаровск-II — И. Раствольная и др. [11, 12]. На 1 октября 1941 г. на АмЖД работало 3884 женщины (12,3%), из них основная часть — на низовых должностях (597 чел. — путевые рабочие, 40 чел. — члены паровозных бригад) [13]. На ДВЖД в 1941 г. приняли 1924 женщины, в 1942 г. — 3618 [10. Д. 1535. Л. 21]. В начале весны 1945 г. на Амурской магистрали насчитывалось уже свыше 13 тыс. женщин, что составляло 59% работающих [13]. Помимо женщин трудились и подростки, часть из них — выпускники училищ. В 1942 г. и в январе 1943 г. на вагоноремонтных пунктах Приморской железной дороги (Ружино, Ворошилов-Уссурийский, Первая Речка, Сучан) при плановой необходимости 684 чел. трудилось 567, из них 70% — молодые рабочие из школ ФЗО [14].

Усложнение условий работы было связано и с сокращением парка паровозов и вагонов, которые ушли на западные железные дороги и прифронтовые зоны. Только за пять месяцев войны ДВЖД отправила на Запад 321 паровоз серии СО. На железных дорогах развернулись движения за проведение тяжёловесных поездов, грузовых составов со скоростью экспрессов, ускорение оборота вагонов, скоростной обработки поездов, экономию чёрных и цветных металлов и ГСМ [11, с. 85—89]. В декабре 1941 г. на АмЖД 294 бригады работали по примеру стахановца Николая Лунина (Томская железная дорога), т.е. собственными силами приводили в технически исправное состояние свои паровозы, не прибегая к помощи ремонтников [10. Д. 1026. Л. 11]. В этот же период на ДВЖД 330 бригад трудились по-лунинскому методу [10. Д. 1032. Л. 48]. На Приморской железной дороге в январе 1943 г. из общего числа работавших на магистрали 52% составляли стахановцы, 24% — ударники, 13% — лунинцы [15. Д. 356. Л. 11]. Паровозным бригадам приходилось использовать низкосортный райчихинский, артёмовский и сучанский уголь. Машинист депо Хабаровск-II Василий Вожейко в декабре 1941 г. силами трёх паровозных бригад организовал промывочный ремонт локомотива [12, с. 44, 52]. В механических мастерских и депо производились снаряды и мины. Люди выполняли план на 200, 300 и даже на 1000%. Железнодорожники своими силами построили несколько бронепоездов.

По итогам работы за июнь 1942 г. Приморская железная дорога вышла на второе место по СССР, а паровозное депо ст. Ружино за самоотверженный труд наградили переходящим Красным знаменем НКПС, переданным ему на постоянное хранение [11, с. 88]. Следует учитывать, что в результате ухода железнодорожников на фронт, откомандирования нескольких тысяч специалистов на западные магистрали к февралю 1945 г. дефицит квалифицированных рабочих на железных дорогах Дальнего Востока составил 30 тыс. чел. [11, с. 99].

В годы войны пришлось пойти на такую жертву, как разборка путей и отправка рельсов на Запад, в частности для прокладки Сталинградской рокады. На участок Саратов — Сталинград были переправлены материалы недостроенной дороги Комсомольск — Советская Гавань. Для строительства рокадной магистрали в район Волги отправлено более 40 тыс. заключённых с Дальнего Востока. К августу 1942 г. дорога длиной 343 км была готова, по ней эвакуировали оборудование сталинградских заводов, велись успешные воинские перевозки, что способствовало подготовке к Сталинградской операции [15].

В 1943 г. решением ГКО № 3407сс полностью была разобрана линия Известковая — Ургал (370 км): сняты рельсы главных и станционных путей с имеющимися стрелочными переводами, демонтированы пункты водоснабжения, электростанции и пр. Технические сооружения вывезены на другие стройки. До октября 1945 г. линия находилась в стадии консервации. Материалы разобранной дороги направили на Строительство № 500 НКВД [10. Оп. 3. Д. 215. Л. 30].

Работники дорог на массовых воскресниках зарабатывали средства на производство боевой техники и право присвоения ей именных названий. В январе 1943 г. заработанные на воскресниках 134 тыс. руб. направили на строительство эскадрильи боевых самолётов «Дальневосточный железнодорожник». Коллектив ст. Хабаровск-II собрал и внёс на строительство колонны танков «Хабаровский паровозник» 250 тыс. руб., за что получил благодарственную

телеграмму Верховного Главнокомандующего. Кроме того, на фронт трудящиеся Хабаровского и Приморского краёв отправили более 400 вагонов подарков бойцам Действующей армии.

Самым важным направлением деятельности железных дорог стала организация оперативных перевозок маршевых пополнений, их скрытность и исключительная срочность диктовались обстановкой на фронтах. Первый воинский эшелон с войсками из состава Дальневосточного фронта (ДВФ) ушёл на Запад 29 июня 1941 г. По японским данным от 12 июля 1941 г., в начале войны на советско-германский фронт из состава ДВФ было отправлено 17% стрелковых дивизий и около 33% механизированных частей [16]. С 22 июня по 5 декабря 1941 г. на западный театр военных действий (ТВД) из состава Забайкальского и Дальневосточного фронтов в срочном порядке были переброшены 12 стрелковых, 5 танковых и одна моторизованная дивизии. Их средняя укомплектованность достигала почти 92% штатной численности: около 123 тыс. солдат и офицеров, почти 2200 орудий и миномётов, более 2200 лёгких танков, 12 тыс. автомашин и 1,5 тыс. тракторов и тягачей [17].

Когда из донесений советской разведки стало ясно, что Япония нападёт на СССР только после падения Москвы, было принято решение срочно перебросить войска из состава ДВФ для спасения столицы. 10 октября 1941 г. первый секретарь Хабаровского крайкома ВКП(б) Г.А. Борков отправил И.В. Сталину письмо с предложением использовать для обороны Москвы не менее 10 дивизий с Дальнего Востока. 12 октября в Кремле состоялась встреча И.В. Сталина с командующим ДВФ генералом И.Р. Апанасенко, главкомом Тихоокеанского флота (ТОФ) адмиралом И.С. Юмашевым и первым секретарём Приморского обкома ВКП(б) Н.М. Пеговым. Речь шла о передислокации войск и артиллерии из региона под Москву. Их переброска началась под личным контролем Апанасенко [18]. В течение трёх недель поезда шли на Запад при полной светомаскировке, без световых сигналов, со скоростью курьерских — по 800 км в сутки [11, с. 85—86]. Для восполнения дефицита локомотивов только в одну из ночей октября в депо Хабаровск-II заправили 27 холодных паровозов из резерва [12, с. 50].

Оперативную деятельность железных дорог в годы войны признавали и наши противники. Так, известный гитлеровский танковый военачальник Гейнц Гудериан вспоминал, что русские имели возможность перебросить свои войска, находившиеся на Дальнем Востоке. «Эти войска с невиданной до сих пор скоростью (эшелон за эшелон) направлены на наш фронт» [19].

В течение 1941—1945 гг. в Действующую армию прибыло более 40 дивизий и бригад, в составе которых героически сражались более 1 млн. чел. В то же время в войсках ДВФ проводилось обучение призывников из других военных округов. В 1942—1943 гг. на Дальний Восток прибыли 300 тыс. призывников из Московского и Забайкальского округов, а также различная боевая техника [17, с. 158; 20]. Тихоокеанский флот направил на действующие фронты и морской ТВД стрелковые бригады общей численностью более 147 тыс. чел. ТОФ держал в постоянной боевой готовности несколько стационарных и железнодорожных батарей калибром до 356 мм [23]. Из Амурской речной флотилии на западные фронты и флоты по железной дороге переброшено почти 10 тыс. чел.

В период Сталинградской битвы Германия особенно остро нуждалась в помощи Японии. По данным немецкой разведки, у СССР не осталось бое-

способных дивизий на Дальнем Востоке, японцы же считали, что советские войска в регионе только усиливались [18, с. 313]. В течение войны Япония целенаправленно получала важные разведывательные данные от своего посла в Москве, войсковых наблюдений, авиаразведки, перехваченных радио- и телефонных переговоров. В 1942 г. на советско-маньчжурской границе было задержано 222 японских агента, в 1943 г. — 170 [22].

Военные и гражданские железнодорожники региона оказали действительную помощь, отправив на фронт 46-ю Особого резерва железнодорожную колонну НКПС под руководством П.С. Стельмаченко. Она формировалась на ст. Хабаровск-II и насчитывала 35 паровозов, 45 теплушек и более 40 бригад по 30 чел. Колонна оперативно обеспечивала переброску войск и санитарных поездов на большие расстояния — от Запорожья до Кёнигсберга. На фронтовых дорогах коллектив потерял 22 чел. погибшими (в т.ч. стахановец В. Вожейко), 118 чел. получили ранения. Колонна закончила свою деятельность на дорогах Маньчжурии [11, с. 95—97].

Для эксплуатации, а также в порядке оказания помощи освобождённым от врага железнодорожным магистралям создавались так называемые Военно-эксплуатационные отделения (ВЭО). Эти спецформирования НКПС представляли собой полностью укомплектованные мобильные хозяйственные единицы, имевшие в своём составе специалистов всех необходимых железнодорожных профессий (более 1,3 тыс. чел.), подвижной состав, оборудование и инструменты. Личный состав ВЭО находился на положении состоящих в рядах РККА, пользовался льготами наравне с военнослужащими. В сентябре 1943 г. на ст. Ворошилов-Уссурийский было сформировано ВЭО-34 под руководством подполковника С.Г. Орлова (с 1945 г. — во главе с Ю.Д. Столяровым). Отделение работало в Белоруссии и Польше. В апреле 1944 г. на ст. Хабаровск-II сформировалось ВЭО-33 (начальник — подполковник Г.Т. Яротто) для руководства воинскими перевозками в период Белорусской, Висло-Одерской и Берлинской операций. Высокую оценку работникам железных дорог во время Берлинской операции дал маршал Г.К. Жуков [23]. После Победы ВЭО-34 и ВЭО-33 участвовали в Маньчжурской операции советских войск и были расформированы в августе—сентябре 1945 г. [7, с. 406].

Важным направлением работы железных дорог Дальнего Востока явилась поставка грузов, полученных по системе ленд-лиза из США и Канады и перевезённых морским транспортом во Владивосток, а далее — на Запад. Официально Конгресс США распространил закон о ленд-лизе на СССР 7 ноября 1941 г., а 11 июня 1942 г. во время визита В.М. Молотова в Вашингтон было заключено Соглашение о принципах, применимых при взаимной помощи в ведении войны против агрессора. Во Владивостоке американский груз стал поступать в августе 1941 г. на основании официально продлённого сроком на один год советско-американского торгового соглашения 1937 г. До октября 1941 г. за полученный груз СССР платил золотом, платиной, мехами, некоторыми видами руды и т.д.

По дальневосточному маршруту через Тихий океан было доставлено 8,3 млн. т грузов, или 47,1% всех поставок в СССР [24]. Грузы поступали в порты Нагаево, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Николаевск-на-Амуре и Комсомольск-на-Амуре. Для переработки импортных грузов использовался порт Находка. Выполнение всех погрузо-разгрузочных работ было возложено на Приморское управление Дальстроя и проводилось главным

образом силами заключённых. Ежемесячная переработка импортных грузов в 1944 г. в Находке достигала 30 тыс. т. Порт не располагал достаточным количеством механизмов и складских площадей, имел всего два пирса. Трудности состояли и в обеспечении рабочих и ИТР продовольствием и одеждой [14. Д. 161. Л. 95].

В нижеамурских портах шла перегрузка импорта на речные суда и доставка их в г. Хабаровск, далее — по железной дороге на Запад. Для приёма грузов в порту Петропавловска-Камчатского были построены 6 новых причалов. Реконструкции подвергся и порт Владивостока. К концу войны он имел 24 хорошо оборудованных причала, что позволяло одновременно ставить под разгрузку 21 крупное судно [25]. Основным портом, где сосредоточивался перевозимый через Дальний Восток в годы войны импорт из США, оставался Владивосток, так как он, единственный, вплоть до июля 1945 г. имел выход на Транссибирскую железнодорожную магистраль. Значительное количество грузов, прибывавших во Владивосток, зачастую не успевало отгружаться из-за катастрофической нехватки подвижного состава. Например, в октябре 1944 г. при плане отгрузки 1136 вагонов продовольствия из порта отгружено только 264 [14. Д. 161. Л. 113]. Лицам, связанным с обработкой импорта на Приморской железной дороге, которых в 1944 г. насчитывалось 2 тыс. чел., отпущен дополнительный обед [14. Д. 223. Л. 50]. В перевозках импорта из США и Канады помимо судов Дальневосточного морского пароходства были задействованы суда Дальстроя НКВД и рыболовного флота. Номенклатура грузов ленд-лиза, пришедших через Тихий океан, включала горное оборудование, станки, автомобили, самолёты, горючее, продовольствие и др. Из США и Канады поступило более двух тысяч паровозов, большинство из которых составляли локомотивы серии E^a и E^m, а также более 12 тыс. вагонов [26]. С марта 1945 г. такие паровозы были введены в эксплуатацию в депо ДВЖД (Облучье и Хабаровск-II), а освобождённые машины серии Э^m переданы строительству № 500 НКВД [10. Д. 1858. Л. 246]. Сегодня паровоз серии E^a 3306, установленный на перроне вокзала Владивостока, является памятником героическому труду дальневосточных железнодорожников в годы войны.

Вагоны собирались во Владивостоке, Уссурийске и Сибирцево. Сборка и заправка части локомотивов производились во Владивостоке, остальные холодными перегонялись на Запад. Благодаря паровозам серии E удалось изменить весовые нормы поездов до 1,5 тыс. т в направлении Хабаровск — Архара.

Эшелоны воинских грузов, шедших на Запад, вызвали односторонний поток порожняка на Восток, пробеги которого от Москвы до Дальнего Востока достигали 8—9 тыс. км. Маневрирование парком порожних вагонов было необходимым условием выполнения плана перевозок. Нехватка людей и вагонов приводила к простоям и срыву плана подачи вагонов грузоотправителям. Это стало предметом внимания партийных, советских и хозяйственных органов Хабаровского и Приморского краёв. При обработке судов пришлось использовать метод грузовых операций «борт-вагон» и комбинированную загрузку вагонов, что позволяло быстро освобождать причалы и склады. Только на Приморской железной дороге таким способом было обработано 130 тыс. поездов, сэкономлено 2340 вагоно-часов [27]. Всего же за годы войны портовики и железнодорожники обработали 32 тыс. судов и отправили на Запад почти 400 тыс. вагонов с 10 млн. т отечественных и импортных грузов [28].

С разгромом фашистской Германии вопрос о начале войны с Японией приобрёл практическую окраску. Теперь необходимо было в обстановке секретности перебросить огромное количество войск и техники на восток. Вопрос о вступлении СССР в войну против Японии обсуждался ещё в декабре 1941 г. во время визита английского министра А. Идена в Москву, на совещаниях министров иностранных дел союзников и во время встречи «Большой тройки» в Тегеране, Ялте, Потсдаме. Начальник Генштаба А.М. Василевский в 1943 г. был предупреждён И.В. Сталиным, что перебазирование войск для войны с Японией — очень сложная операция. Летом 1944 г. Сталин уведомил Василевского, что ему будет поручено командование войсками на Дальнем Востоке.

С лета 1943 г. японская разведка стала уделять повышенное внимание сбору сведений о характере грузов, перевозимых с Запада на Восток, состоянии частей Красной Армии на Дальнем Востоке, строительстве новых объектов и дорог. В 1944—1945 гг. сократились, но не прекратились провокации на советской границе со стороны Японии. В 1944 г. было отмечено 144 нарушения границы и 39 обстрелов нашей территории. Японская разведка стала засылать квалифицированных агентов, многие из которых были русскими (из белоэмигрантов) [22, с. 454, 456, 532]. В мае—июне 1945 г. в районе железнодорожных станций (Нерчинск, Ерофей Павлович, Благовещенск, Бикин, Гродеково) пограничники задержали 18 агентов, прошедших специальную подготовку по разведке железнодорожных перевозок, и 5 маршрутных агентурных групп. В конце июня — начале июля в районе станций Облучье и Биробиджан были схвачены ещё четыре маршрутные агентурные группы, одна из которых оказала пограничникам вооружённое сопротивление. В этот же период органы государственной безопасности и погранвойска Приморского округа ликвидировали часть японской агентуры (13 чел.), специально обученной работе на коммуникациях и получившей задание по сбору сведений на участке железной и шоссейной дорог Бикин — Иман. Всего с 1 по 8 августа 1945 г. пограничники Хабаровского и Приморского округов задержали 163 японских шпиона.

Несмотря на активность японской разведки, ей не удалось провести на территории края ни одной диверсии на объектах народного хозяйства и транспорте, создать организованное подполье, осуществить хотя бы одну вербовку кого-либо из числа советских граждан. В этом заслуга советских органов госбезопасности.

В конце февраля — марте 1945 г. Генеральный штаб и Государственный комитет обороны (ГКО) приняли ряд решений, связанных с усилением материально-технического состояния Дальнего Востока, среди которых было Постановление от 13 апреля 1945 г. о мероприятиях по улучшению работы железных дорог Сибири и Дальнего Востока. Для повышения уровня руководства железными дорогами региона и выполнения работ по увеличению пропускной способности магистралей согласно постановлению создавался специальный Дальневосточный округ железных дорог (начальник В.А. Гарнык) с местом дислокации в г. Чите.

Все сосредоточенные на Дальнем Востоке войска решением Ставки были объединены в три фронта: Забайкальский (командующий маршал Р.Я. Малиновский), 1-й Дальневосточный (командующий маршал К.А. Мерецков)

и 2-й Дальневосточный (командующий генерал М.А. Пуркаев). Главкомандующим советскими войсками на Дальнем Востоке был назначен маршал А.М. Василевский, при нём была создана оперативная группа управления Тыла Красной Армии (начальник — генерал В.И. Виноградов), в ведении которой находилась Транссибирская магистраль (от Иркутска до Владивостока). Фронты использовали отдельные железнодорожные участки, отходившие от Транссибирской магистрали: Забайкальский фронт имел 12, 1-й Дальневосточный — 8, 2-й Дальневосточный — 9 участков.

Транссибирская магистраль являлась единственной железнодорожной коммуникацией в дальневосточном и забайкальском регионах, обеспечивавшей перевозку войск и материалов, поэтому 14 марта 1945 г. ГКО издал постановление «Об усилении противовоздушной обороны Дальнего Востока и Забайкалья», в соответствии с которым были образованы Приморская, Приамурская и Забайкальская армии ПВО. Они разворачивались в отведённых участках железных дорог, обеспечивая прикрытие объектов Транссиба и важных промышленных центров Дальнего Востока. Можно утверждать, что задачи, поставленные руководством в рамках Маньчжурской наступательной операции, войска ПВО выполнили.

Основной удар планировалось нанести со стороны Забайкалья на столицу Маньчжурии Чанчунь (Синьцзян). В состав Забайкальского фронта были откомандированы 39-я и 53-я общевойсковые армии и 6-я гвардейская танковая армия. Фронт базировался на участке железной дороги Карымская — Борзя — Чойбалсан (Баин-Тумен — основная база), которая не имела достаточной пропускной способности (7 пар поездов в сутки). После открытия 13 новых разъездов пропускная способность дороги увеличилась до 18 пар поездов.

В состав 1-го Дальневосточного фронта, базировавшегося на территории Приморья, из Восточной Пруссии была передислоцирована 5-я армия. Перевозка воинского контингента, техники, боеприпасов производилась в сжатые сроки и на огромные расстояния — от 9 до 12 тыс. км. Передислокация войск на дальневосточный ТВД была беспрецедентной и крупномасштабной — перемещены 2 фронтовых, 4 армейских, 19 корпусных управлений, почти 100 соединений, другие силы и средства (403 355 чел. личного состава, 2119 танков и самоходно-артиллерийских орудий (САУ), 1137 орудий и миномётов, 1734 автомобиля) [29] и это без учёта возможностей Дальневосточного фронта.

С мая по август 1945 г. на Дальний Восток и в Забайкалье поступило почти 136 тыс. вагонов с войсками и грузами. Около половины из них (46%) проследовало в июне. За это время численность личного состава советской группировки войск на Дальнем Востоке, в которую входили сухопутные войска, военно-воздушные силы, военно-морской флот и три армии ПВО, возросла с 1185 тыс. чел. до 1747 тыс.

Проведение массовых воинских перевозок в прифронтовой полосе требовало соблюдения секретности. Из воспоминаний командующего войсками Дальнего Востока А.М. Василевского: «...служба ВОСО проводила следующие меры: было крайне ограничено количество лиц, допущенных к выполнению централизованных военных перевозок, а также к разработке документов, связанных с ними, станции выгрузки и обслуживания эшелонов занумеровывались; передача сводок о движении эшелонов строго контролировалась офи-

церами ВОСО, а телефонные переговоры по этому поводу запрещались; на приграничных участках Дальнего Востока отдельные группы воинских эшелонов пропускались в тёмное время, а на Приморской железной дороге, близко расположенной к границе, ночью проводилась и разгрузка эшелонов» [30].

Для технического усиления пропускной способности подводных линий в апреле 1945 г. на Дальний Восток прибыла 25-я железнодорожная бригада для работы на Дальневосточной и Амурской магистралях, на Приморскую дорогу — Управление военно-восстановительных работ (УВВР-2), на Забайкальскую — УВВР-14. В ходе маньчжурской операции железнодорожные войска этих управлений, двигаясь вслед за наступающими силами, занимались восстановлением и налаживанием движения поездов на захваченной территории. Кроме этого, в задачу воинов-железнодорожников входило проведение работ по перешивке пути так называемой «корейской» колеи (1435 мм) на союзную (1524 мм). В Маньчжурии была перешита только главная магистраль — от станции Маньчжурия до ст. Пограничная (1481 км), в связи с чем на трёх узлах (Цицикар, Харбин и Муданьцзян) сформировали перегрузочные районы, наибольшую работу из которых выполнил Харбинский. Решать организационные вопросы и координировать работу на китайской магистрали было поручено генерал-директору III ранга А. Ф. Журавлёву, Уполномоченному советского командования по железным дорогам Маньчжурии.

После успешного начала Маньчжурской наступательной операции 11 августа 1945 г. приступили к выполнению плана Южно-Сахалинской, а 17 августа — Курильской десантных операций.

Сооружение железной дороги на участке Комсомольск — Советская Гавань известно в истории как строительство № 500 НКВД (начальник А. Ф. Гвоздевский). Строительство восточного участка Байкало-Амурской магистрали (второго после Владивостока выхода к тихоокеанскому побережью) началось ещё в 1930-е гг. и продолжалось до апреля 1941 г., когда стройку законсервировали. В мае 1943 г. ГКО принял решение возобновить строительство магистрали, которое завершилось к началу войны против милитаристской Японии. Железнодорожная трасса была проложена за 22 месяца через гористую местность, с большим количеством водных преград, по облегчённой схеме с заменой многих дорогостоящих материалов на более доступные, но недолговечные. Только в декабре 1946 г. линия Комсомольск — Советская Гавань была принята правительственной комиссией. Достраивали железную дорогу военнопленные японцы. Успех операции во многом был обеспечен огромной работой, проведённой железнодорожниками Дальнего Востока и службой военных сообщений.

Неоценим вклад железнодорожников в Победу Великой Отечественной войны и разгром милитаристской Японии. На Дальнем Востоке дислоцировались войска самого мощного резервного оперативно-стратегического объединения — Дальневосточного фронта и Тихоокеанского флота, которые прикрывали советские сухопутные, морские и речные границы с Маньчжурией, Кореей и Японией.

Следует учитывать и геополитическое положение СССР (и России): большая часть территории протянулась в широтном направлении, а все великие сибирские реки (кроме Амура) текут с юга на север. Вот почему железные дороги Дальнего Востока можно рассматривать как средство контроля над пространством, мощный транзитный путь из Азии в Европу и обратно.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. Яшин С.В. Железнодорожные перевозки в годы Великой Отечественной войны // Вопросы истории. 2004. № 5. С. 127.
2. Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20—30-е годы XX века). Владивосток, 2002.
3. Ковальчук М.А. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России (70-е гг. XIX в. — июнь 1941 г.). Хабаровск, 2003.
4. Ежеля У.В. История развития железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке России. Хабаровск, 2005. С. 45.
5. Зовут стальные магистрали. Хабаровск, 1989. С. 14—19.
6. История Сибири. Л., 1969. Т. 5. С. 112.
7. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941—1945. М., 1985. С. 67, 68, 72.
8. Балашов А.И., Рудаков Г.П. История Великой Отечественной войны (1941—1945). СПб., 2006. С. 386.
9. Качёва Г.А. Обороноспособность дальневосточного региона в 1941—1945 гг. // Россия и АТР. Владивосток, 2004. № 2. С. 47—48.
10. ГАХК (Гос. арх. Хабаровского края). Ф. 35-П. Оп. 1. Д. 1531. Л. 116; Д. 1026. Л. 33; Д. 1858. Л. 246.
11. Дальневосточная магистраль России. Хабаровск, 1997. С. 85—90, 99.
12. Моё депо — моя гордость! Локомотивное депо Хабаровск-II (1936—2006 годы). Хабаровск, 2006.
13. Амурский железнодорожник. 1945. № 29.
14. ГАПК (Гос. арх. Приморского края). Ф. 68-П. Оп. 5. Д. 351. Л. 5; Д. 161. Л. 113.
15. Ламин В. Бросок через Сихотэ-Алинь, или История одной секретной стройки // Дальний Восток. 1995. № 8. С. 206—207.
16. Кошкин А.А. Японский фронт маршала Сталина: Россия и Япония: тень Цусимы длиною в век. М., 2004. С. 145.
17. Красноразмётный Дальневосточный... Военно-исторический очерк о Дальневосточном военном округе. 4-е изд. Хабаровск, 2003.
18. Медведев Рой, Медведев Жорес. Неизвестный Сталин. М., 2007. С. 309—310.
19. Гудериан Гейнц. Воспоминания солдата. Ростов-на-Дону, 1998. С. 259. Пер. с нем.
20. Лукьянов Н.Н. Управление государственной безопасности Хабаровского края в годы Великой Отечественной войны // 50 лет всемирно-исторической Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов: материалы Хабар. краев. науч.-практ. конф. Хабаровск, 1995. С. 57—58, 70.
21. Великая Отечественная война 1941—1945: Энциклопедия. М., 1985. С. 717.
22. Испытанные войной: Пограничные войска (1939—1945 гг.). М.: Граница, 2008. С. 449, 454.
23. Маршал Г.К. Жуков. Воспоминания и размышления. Т. 3. Изд. 5-е. М., 1983. С. 224—225.
24. Паперно А. Самая широкая и неизвестная дорога ленд-лиза в Россию // Тихоокеан. звезда. 1994. 9 июня.
25. Краснов В.Н., Краснов И.В. Ленд-лиз для СССР, 1941—1945 гг. М., 2008. С. 213—214.
26. Большая энциклопедия транспорта. М., 2003. Т. 4. С. 462.
27. Качёва Г.А. Труд — фронту: Промышленность Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.) // Россия и АТР. Владивосток, 1995. № 4. С. 19.
28. Паперно А.Х. Ленд-лиз. Тихий океан. М., 1998. С. 54.
29. Горьков Ю.А. Государственный комитет обороны постановляет (1941—1945): Цифры, документы. М., 2002. С. 50—51.
30. Василевский А.М. Дело всей жизни: Воспоминания. М., 1990. Кн. 2. С. 247.