

ональное отношение местных администраций к снабжению сельского населения, связанное с военным временем, с одной стороны, а другой заготовительной работой и своим участием в патриотическом движении по оказанию помощи фронту внес определенный вклад в победу советского народа над гитлеровской Германией.

*Н.М. ЛАПТЕВ*

## **СИБИРСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941–1945 гг. (МАТЕРИАЛЬНАЯ ПОМОЩЬ ФРОНТУ)**

Великая Отечественная война советского народа — величайшая героическая и трагическая страница истории нашей Родины. Десятки тысяч книг: научных, публицистических, художественных посвящены событиям военных лет. И будет еще написано много, так как этот период нашей истории настолько сложен и многогранен, настолько насыщен событиями, фактами и действиями, что потребуется еще не одно десятилетие для их освещения, осмысления и заполнения не написанных страниц о войне.

Подвиг народа складывался из героических усилий советских солдат на фронтах и не менее напряженных усилий в тылу. Анализ многочисленных публикаций о войне, документов государственных архивов свидетельствует, что готовность страны к войне с фашистской Германией оставляла желать лучшего. Перестройка промышленности на военный лад осуществлялась в ходе войны. Фронт требовал огромного количества боеприпасов, военного снаряжения, продовольствия и других материальных ресурсов. И эту задачу вынуждены были решать все труженики тыла, в том числе и железнодорожники. Все коллективы стальных магистралей страны должны были не только обеспечивать перевозки военных и народнохозяйственных грузов, но и выполнять «фронтовые заказы».

Уже осенью 1941 г. на сибирских железных дорогах не было ни одного предприятия, которое не приступило бы к выпуску военной продукции. Коллективы крупных железнодорожных узлов кооперировались для производства минометов, мин, снарядов патронов. На Восточно-Сибирской, Красноярской, Омской и Томской железных дорогах было налажено строительство бронепоездов для Красной Армии. Это было задание Государственного Комитета Обороны (ГКО).

Первым к строительству бронепоезда приступил коллектив Новокузнецкого железнодорожного узла Томской дороги. Бронепоезд строился из сэкономленных материалов и на собранные железнодорожниками деньги. В локомотивном депо для сборки бронепоезда были созданы специальные цехи, где трудились высококвалифицированные электросварщики,

клепальщики, слесари и рабочие других профессий. При полной готовности в 1941 г. бронепоезд получил название «Железнодорожник Кузбасса».

В след за новокузнецкими железнодорожниками к строительству бронепоездов приступили железнодорожники Новосибирска, Барнаула, Иркутска, Красноярска, Улан-Удэ. Поскольку заказ был фронтовым, то его выполнение взяли под контроль начальники дорог и политотделы. Строительство броневых крепостей велось круглосуточно. Первые бронепоезда «Советская Сибирь», «Лунинец», «Железнодорожник Кузбасса», были приняты комиссией Сибирского военного округа в начале февраля 1942 г. До конца 1942 г. железнодорожники Томской магистрали передали фронту еще три бронепоезда. Пять бронепоездов было построено на Омской дороге. А всего по подсчетам автора сибирские железнодорожники за 1941–1942 гг. построили и передали в действующую армию 22 бронепоезда (*Подсчитано по документам: ЦХИД НИРФ, ф. 111, оп. 1, д. 128, л. 85; оп. 13, д. 19, л. 107; оп. 2, д. 57, л. 12*).

Команды (экипажи) бронепоездов (локомотивные бригады, бригады ремонтников и сцепщиков) формировались из тех же железнодорожников, которые их строили.

Известно, что экипажи сибирских бронепоездов героически сражались на многих фронтах. Особенно отличился Отдельный 49-й бронедивизион, в который входили «Лунинец» и «Железнодорожник Алтая». В боях на Курской дуге экипажи обоих бронепоездов совместно со стрелковым батальоном освободили от фашистов важный железнодорожный узел и должны были удерживать его до подхода главных сил. Во время стремительного удара было уничтожено до тысячи солдат противника. Немецкое командование, считая, что станцию вновь не вернуть, решило уничтожить ее и находящиеся там бронепоезда с воздуха. Бомбардировку осуществляли несколько эскадрилий штурмовиков «Юнкерс-87». На железнодорожную станцию было сброшено большое количество бомб. Немецким летчикам удалось разрушить железнодорожные пути и лишить бронепоезда возможности маневрирования. Артиллерийская команда бронепоездов, ведя огонь по самолетам противника, сумела отбить воздушные атаки. Неравный бой длился весь день. Фашисты потеряли более десяти самолетов, но и у железнодорожников потери были большие. На «Железнодорожнике Алтая» во время боя был разрушен котел паровоза и сброшены с рельсов несколько бронеплатформ. Погибли: командир бронепоезда И. Реунов, старший машинист И. Токарев, часть артиллерийской прислуги. Из артиллерии осталась одна зенитная установка. Большие потери понесла команда бронепоезда «Лунинец». Но станция была сохранена, а ночью железнодорожники восстановили ходовую часть поездов и бронеплощадки, доукомплектовали их локомотивными бригадами и бронепоезда вновь были готовы приступить к боевым действиям (*Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М. 1985. С. 340*).

Успешно сражался против фашистов экипаж бронепоезда «Омский мопровец». Командир дивизиона бронепоездов майор А. Мириджалов в письме к омским железнодорожникам сообщал: «Ваша боевая машина в строю. На боевом счету команды бронепоезда немало уничтоженной живой силы и техники врага. Только в летних боях 1944 г. она уничтожила: 32 орудия, 12 минометов, 6 танков, 7 дзотов, сбила 3 самолета противника. Бронепоезд охраняет прифронтовые дороги и в каждую минуту готов к схватке с врагом» (*Омская правда. 1945. 10 февр.*).

Кроме бронепоездов, железнодорожники по собственной инициативе организовали строительство поездов-бань для фронтовиков. Деньги на строительство зарабатывались на воскресниках, а строились поезды-бани во внеурочное время. Один из таких поездов-бань был построен на Забайкальской дороге. Он состоял из 14 вагонов: вагон-баня с моечным и парным отделениями; вагон для стирки белья с сушильным отделением; вагон-парикмахерская и т.д. Вагон-баня был построен в Чите на собранные железнодорожниками средства. В январе 1942 г. поезд-баня был передан командованию Забайкальского фронта. Всего железнодорожники Сибири за годы войны построили 10 поездов бань (*Подсчитано по документам: ЦХИД НИРФ, ф. 17, оп. 22, д. 678, л. 40; Ф. 111, оп. 2, д. 55, л. 2.*

Как известно, без транспортного обеспечения невозможен успех ни отдельных операций, ни общего стратегического наступления. Главную роль в таком обеспечении играли железные дороги, поэтому немцы (да и наши войска — *Н. Л.*) стремились разрушить железнодорожные магистрали. Для их быстрого восстановления и временной эксплуатации в годы войны на железнодорожном транспорте были созданы специальные формирования — управления военно-восстановительных работ (УВВР), военно-эксплуатационный отделения (ВЭО), поезда по ремонту путей и подвижного состава (ПОДРЕМы).

Железнодорожники Сибири направили на фронт десятки специальных формирований. Только на ВСЖД были сформированы: УВВР-8, ВЭО-10, ВЭО-32, 6 ПОДРЕМов, несколько паровозных колонн для резерва ГКО (Государственного комитета обороны) (*Подсчитано по документам текущего архива ВСЖД, ф. 10, оп. 46, д. 4, л. 106; Ф. 20, оп. 30, д. 8, л. 1–23.*

УВВР-8 было сформировано в 1942 г., и вслед за наступающими частями Красной Армии, прошло путь от Сталинграда до Праги, обеспечивая коммуникации фронтов: Сталинградского, Донского, 3-го и 4-го Украинских. Коллектив УВВР-8 был полностью укомплектован кадровым составом, запасными частями и инструментами, и подвижными средствами из собственных средств ВСЖД. В его состав входили: 3 железнодорожные восстановительные бригады, 3 поезда по ремонту станционного оборудования, 2 поезда по ремонту связи, 3 мосто-восстановительных поезда и другие спецформирования. За период с 1942 по 1945 г. кол-

лектив УВВР-8 восстановил сотни километров железнодорожных путей, десятки станций, депо, мостов.

Славный боевой путь прошли коллективы ВЭО-10 и ВЭО-32. ВЭО-10 было сформировано в 1942 г. и отправлено на фронт. В его составе имелся полный штат (от начальника до путевых обходчиков) для обеспечения одного паровозного депо, одного вагонного участка, двух дистанций пути и одного отделения движения. Железнодорожники ВСЖД укомплектовали ВЭО оборудованием, инвентарем, жилыми вагонами, вагоном-баней и другими необходимыми материалами и инструментом. Весь личный состав ВЭО-10 был укомплектован опытными специалистами, среди которых — начальник локомотивного депо станции «Иркутск-Сортировочный» Г.И. Морев, начальник распорядительной станции Д.Т. Нечаев, парторг иркутского вагонного участка А.Г. Карин, начальник Улан-Удэнского отделения дороги Т.П. Дычко и другие работники дороги.

Железнодорожники ВЭО обычно первыми приходили на освобожденные участки железных дорог, быстро их восстанавливали и начинали эксплуатацию, зачастую под бомбежками фашистских самолетов. Тяжелые испытания выпали на долю коллектива ВЭО-10 летом 1944 г. во время восстановления и эксплуатации ст. Новоскольниковки. Эта станция на Псковщине в период летнего наступления Красной Армии в 1944 г. являлась крупным стратегическим узлом, где сосредотачивались эшелоны с войсками и боеприпасами для наступавших Белорусского и Прибалтийского фронтов. Сразу же после освобождения она попала под эксплуатацию ВЭО-10. Иркутские железнодорожники наладили отправку по четырем направлениям: Вильнюс, Дно, Великие Луки, Невель.

Ночью 20 июля 1944 г. станция подверглась массированному налету немецкой авиации. В бомбардировке принимало участие около 60 самолетов противника. Железнодорожники под бомбами разводили эшелоны со станции. Многое удалось вывезти, но ВЭО понесло огромный урон. Были разрушены путевое хозяйство, связь, станционные помещения, склады, жилые вагоны. На станции в ту ночь работало около 70 человек. 37 воинов-железнодорожников, посланцев Восточной Сибири, погибли, остальные получили ожоги, ранения, контузии. Над братской могилой в Новоскольниковках поставлен памятник-обелиск иркутянам, на мемориальной доске — имена погибших в ту трагическую июльскую ночь. Но ВЭО-10 продолжало свою работу по обеспечению коммуникаций фронтов. Многие железнодорожники, не страшась артиллерийских обстрелов, делали все возможное, чтобы обеспечить действующие войска необходимыми воинскими грузами. За героический труд в прифронтовой полосе высокими правительственными наградами были отмечены машинисты Сапегин, Романенко, Михалев, Евдокимов, путевые обходчики Петрашкин, Шариков, Бобков, диспетчеры Амосов, Шумеев и многие другие (*Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI век. Т. 2. 1941–2001 гг. Иркутск, 2001. С. 53*).

Мужественно несли свою фронттовую вахту железнодорожники ВЭО-32, сформированного в 1944 г. и обеспечивавшего наступление советских войск в Прибалтике (начальник ВЭО — полковник тяги М.Ф. Кочкин). О ВЭО-32 в текущем архиве ВСЖД сохранились отрывочные сведения. Известно лишь, что оно было укомплектовано из железнодорожников Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорог количеством в 2 тыс. человек и отправлено на Латвийскую железную дорогу.

В архиве имеется представление к награждению орденами и медалями СССР воинов-железнодорожников за мужество и трудовую доблесть, проявленные в момент налетов вражеской авиации на железнодорожные станции Латвии. В наградном списке 10 человек, в их числе: А.К. Краснов, дежурный по отделению (представлен к награждению орденом Ленинина); А.М. Степанченко, начальник депо (к ордену Трудового Красного Знамени); Г. Шедов, начальник ст. Зилуне (к ордену Отечественной войны I степени); В.С. Попов, электромеханик связи (к ордену Отечественной войны III степени); П.Я. Пушков, старший осмотрщик вагонов (к ордену Красной Звезды); Р.Р. Гребенюк, дорожный мастер (к ордену Красной Звезды); П.А. Кошелев, диспетчер движения (к ордену «Знак Почета»); А.В. Голяткина, главный кондуктор (к ордену «Знак Почета»); А.Л. Головки, машинист паровоза (к медали «За трудовое отличие»); М.П. Васильева, стрелочница ст. Резекне-II (к медали «За трудовое отличие») (*Текущий архив ВСЖД, ф. 10, оп. 46, д. 4, л. 314*). Таким образом, архивные источники свидетельствуют, что сибирские железнодорожники внесли достойный вклад в обеспечение фронтовых операций Красной Армии.

**И.В. ЛЕВЧЕНКО**

## **НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РУССКОЙ ПРАВОСЛАВНОЙ ЦЕРКВИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Начало Великой Отечественной войны Русская Православная Церковь (РПЦ) восприняла также как и все советские люди — большую беду, которая пришла в родной дом. Почти разгромленная, в результате террора в 1936–1939 гг. (на конец 1939 г. на свободе были только четыре правящих епископа), РПЦ за одну ночь превратилась в сторонницу и защитницу режима. В первый же день войны глава РПЦ митрополит Сергей обратился с посланием к верующим. В нем он призывал: «Наши предки не падали духом и при худшем положении, потому что думали не о личных опасностях и выгодах, а о священном своем долге перед Родиной и верой и выходили победителями. Не посрамям же их славного имени и мы — православные, родные им и по плоти, и по вере ...