МАГИСТРАЛИ ПОБЕДЫ



Красноармейцы в пригородном вагоне отправляются на фронт под Москвой.
Сентябрь 1941 г.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

Железные дороги СССР накануне Великой Отечественной войны

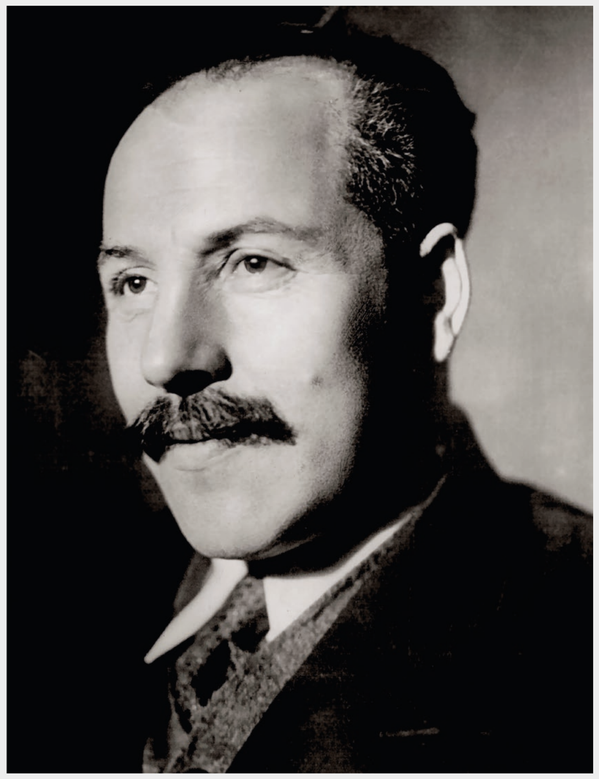
К 1941 году железные дороги в СССР являлись основным видом транспорта, обеспечивавшим большую часть перевозок грузов и пассажиров. За период с 1917 по 1941 годы система управления транспортом страны претерпела значительные изменения.

В 1918 году все дороги были национализированы. В 1931 году из состава Наркомата путей сообщения (НКПС), основного ведомства, занимавшегося управлением железнодорожным транспортом, были выведены водный и автомобильный транспорт.

Постепенно увеличивалась протяженность сети железных дорог общего пользования – к концу 1940 года она достигала более 106 тыс. км. Доля железных дорог в общем грузообороте всех видов транспорта равнялась 85%. В пассажирских перевозках положение железнодорожного транспорта также оставалось доминирующим – 92%.

Развивалось техническое оснащение магистралей. Строились магистральные паровозы серий ФД, СО и ИС. К 1940 году было электрифицировано почти 2 тыс.км линий. Автоблокировкой было оборудовано почти 8500 км. Продолжалось оснащение грузовых вагонов автоматическими тормозами, а также внедрение автосцепки СА-3.

25 февраля 1935 года на должность наркома путей сообщения был назначен член Политбюро ЦК ВКП(б) Лазарь Моисеевич Каганович. Этот пост он занимал до марта 1942 года. Л.М.Каганович форсировал развитие железнодорожного транспорта, однако нехватка материальных ресурсов зачастую препятствовала выполнению намеченных планов.



Народный комиссар путей сообщения Л.М.Каганович (1893-1991)



Паровоз ИС20-16 на Курском вокзале в Москве. 1937 г.



Перрон Балтийского вокзала в Ленинграде. 1930-е-1940-е гг.

Начало Великой Отечественной войны

Рано утром 22 июня 1941 года Германия начала войну против СССР.

Немецкое наступление велось сразу по нескольким направлениям. В Прибалтике против Красной армии начала военные действия немецкая группа армий «Север». После авианалетов и артиллерийской подготовки в наступление перешли части немецкой 18-й армии. Первые две недели наступление врага развивалось стремительно.

На направлении Брест-Барановичи-Минск действовала немецкая группа армий «Центр», которой противостоял Западный фронт Красной армии. 29 июня 1941 года вражеские войска заняли Минск.

Быстрому продвижению противника содействовало несколько факторов: неготовность укрепрайонов вдоль новой западной границы СССР (линии Молотова), незавершенность формирования многих советских воинских частей, слабое взаимодействие между родами войск.

Для сдерживания противника началось сооружение новых оборонительных рубежей. 4 июля 1941 года было принято решение о строительстве Лужского оборонительного рубежа, который проходил от Финского залива до озера Ильмень.

На Московском направлении строилась Можайская оборонительная линия и другие укрепрайоны.

Большое значение для сдерживания наступления немецких войск к Москве имело Смоленское сражение, которое продолжалось с 10 июля по 10 сентября 1941 года. Эта битва дала возможность подготовить столицу СССР к обороне и затем остановить противника.



Погрузка плавающих танков на железнодорожные платформы. 1941 г.



Красноармейцы на позиции. 1941-1942 гг.



Строевая подготовка красноармейцев. 1941-1942 гг.

Эвакуация населения, промышленных предприятий и культурных ценностей

Планы эвакуации населения и передислокации промышленных предприятий разрабатывались еще в мирное время. Однако реальные масштабы эвакуации в 1941-1942 годах значительно превзошли довоенные предположения.

Организованная эвакуация населения началась с 24 июня 1941 года. В основном она выполнялась железнодорожным транспортом. Из Москвы было эвакуировано более 1,5 млн человек. За период с 29 июня по 26 августа 1941 года более 770 тыс. человек было вывезено из Ленинграда. По всей стране всеми видами транспорта в 1941 году было эвакуировано более 12 млн человек.

С июля по ноябрь 1941 года было эвакуировано почти 2600 промышленных предприятий. Вывозились оборудование и персонал заводов и фабрик Украинской и Белорусской ССР, Москвы и Ленинграда. В большинстве случаев оборудование, рабочих и служащих отправляли на уже существовавшие предприятия в восточной части страны.

Второй этап эвакуации проходил летом 1942 года. Он был вызван наступлением немецких войск в направлениях на Сталинград и на Северный Кавказ. Принятые меры позволили сохранить промышленный потенциал, который был использован для производства вооружений и другой продукции.

С началом войны началась эвакуация культурных ценностей, включая коллекции музеев, библиотек и архивов. Коллекции из музеев Москвы и Ленинграда были отправлены в Горький, Пермь, Свердловск и другие города страны.



В зале Государственного Эрмитажа после эвакуации картин. 1940-е гг.



Эвакуация жителей блокадного Ленинграда. Пересадка из вагонов в автомобили на станции Борисова Грива. 1942 г.



Эвакуация хозяйственного имущества на Урал. 1942 г.

Железные дороги в обороне Москвы в 1941-1942 гг.

В 1941 году Москва представляла собой крупнейший транспортный узел Советского Союза, который во многом обеспечивал связность железнодорожной сети страны. В то время отдельные линии, подходившие к столице, принадлежали к разным железным дорогам.

С начала войны Московский узел выполнял мобилизационные, оперативные, людские и эвакуационные перевозки, а также транспортировку грузов для нужд народного хозяйства и обеспечения населения. На паровозовагоноремонтные заводы Москвы была возложена обязанность формирования военно-санитарных поездов.

Магистрали, подходившие к Москве, обеспечивали снабжение нескольких фронтов, действовавших против немецких войск: Калининского, Западного и Брянского.

Большое значение для победы Красной армии под Москвой имела переброска войск с Дальнего Востока, которая осенью 1941 года была оперативно выполнена железнодорожным транспортом. Благодаря этим дивизиям Красная армия перешла в наступление и освободила ряд населенных пунктов в Московской и Калининской областях.

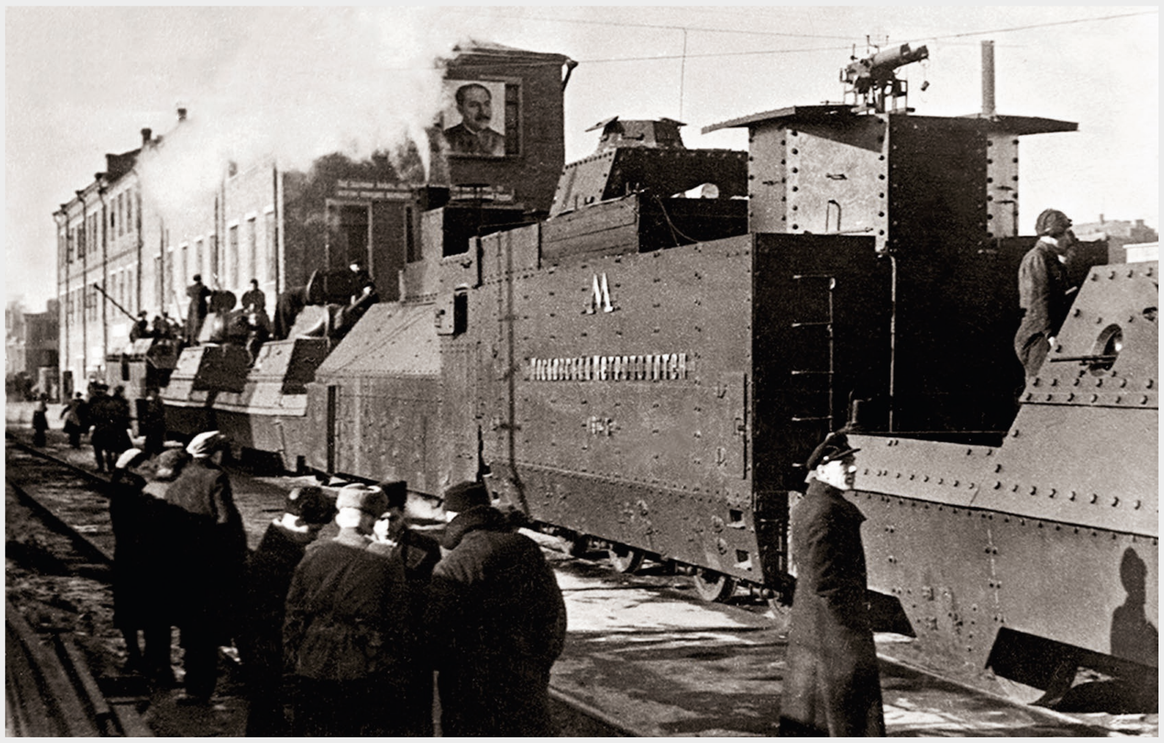
В 1942-1943 годах началось движение на первых участках кольцевой магистрали – Большой окружной железной дороги протяженностью 534 км, что позволило разгрузить Московский железнодорожный узел.



Солдаты с Дальнего Востока едут на защиту Москвы. Октябрь 1941 г.



Погрузка раненого из эвакопункта №125 в военно-санитарный поезд в Москве. 1942 г.



Бронепоезд «Московский метрополитен». 1943 г.

Железные дороги в обороне Ленинграда в 1941-1944 гг. Дорога жизни. Дорога Победы

В конце августа 1941 года немецкие войска захватили станцию Мга, перерезав тем самым последнюю железнодорожную магистраль Обухово – Волховстрой, которая связывала Ленинград с остальной территорией Советского Союза.

По линиям, находившимся внутри блокадного кольца, продолжалось движение поездов. Они использовались для воинских перевозок, транспортировки раненых и больных, эвакуации населения, подвоза в город торфа и дров.

Для снабжения осажденного города большое значение имела линия Ладожское Озеро – Ленинград-Финляндский. Осенью 1941 года была усилена пропускная способность этой магистрали: на участке Ржевка – Мельничный Ручей были уложены вторые пути. Одновременно была развита станция Ладожское Озеро, на которой были построены новые парки путей, уложены подъездные пути к причалам на озере и к складам.

Основным путем снабжения Ленинграда стала Дорога жизни, как называли комбинированный путь через Ладожское озеро. В 1942 году на восточном берегу озера была построена новая железнодорожная линия Войбокало – Кобона – Коса. Переправа грузов через озеро зимой осуществлялась автотранспортом по ледовой трассе, а летом и осенью – пароходами и баржами. Далее, от Ладожского озера до Ленинграда, большинство грузов перевозили железнодорожным транспортом.

После прорыва блокады 18 января 1943 года была построена железнодорожная линия Шлиссельбург – Поляны, соединившая Ленинград с Большой землей. Несмотря на постоянные обстрелы противником этой линии, благодаря Дороге Победы удалось существенно улучшить снабжение Ленинграда.



Начальник Октябрьской железной дороги Б.К.Саламбеков (1907-1978). 1943 г.



Строительство линии Шлиссельбург – Поляны. Зима 1943 г.



Вражеский обстрел моста через Неву на линии Шлиссельбург - Поляны. 25 марта 1943 г.

Бронепоезда в Великой Отечественной войне

В годы Великой Отечественной войны вооруженные силы СССР активно использовали бронепоезда, которые применялись для обороны от наступающих сил противника, для охраны железнодорожных участков и сооружений, в качестве подвижной артиллерии, а также для борьбы с вражеской авиацией.

К лету 1940 года в Красной армии имелось 28 легких и 13 тяжелых бронепоездов. Легкие бронепоезда были вооружены пушками калибра 76,2 мм, тяжелые – орудиями калибра 107 мм. Для тяги бронепоездов использовались паровозы серии О^{В}.

С началом Великой Отечественной войны свои бронепоезда появились на Балтийском и Черноморском флотах. В ноябре 1941 года на Севастопольском морском заводе был построен бронепоезд «Железняков», который использовался против немецких войск, действовавших в Крыму.

На Балтике бронепоезда использовались для обороны Ораниенбаумского плацдарма.

В блокадном Ленинграде действовал 72-й отдельный дивизион бронепоездов. В состав дивизиона входило два бронепоезда: №1 «Балтиец» и №2 «За Родину».

В Музее железных дорог России экспонируется две бронеплощадки периода Великой Отечественной войны.



Бронепоезд Красной армии в пути. 1941-1942 гг.



Бронепоезд «Смерть немецким оккупантам». 1941-1942 гг.



Зенитчики бронепоезда «Железняков» около Севастополя. 1942 г.

Советская железнодорожная артиллерия

Впервые в России железнодорожный артиллерийский транспортер крупного калибра был построен в 1917 году на Металлическом заводе в Петрограде.

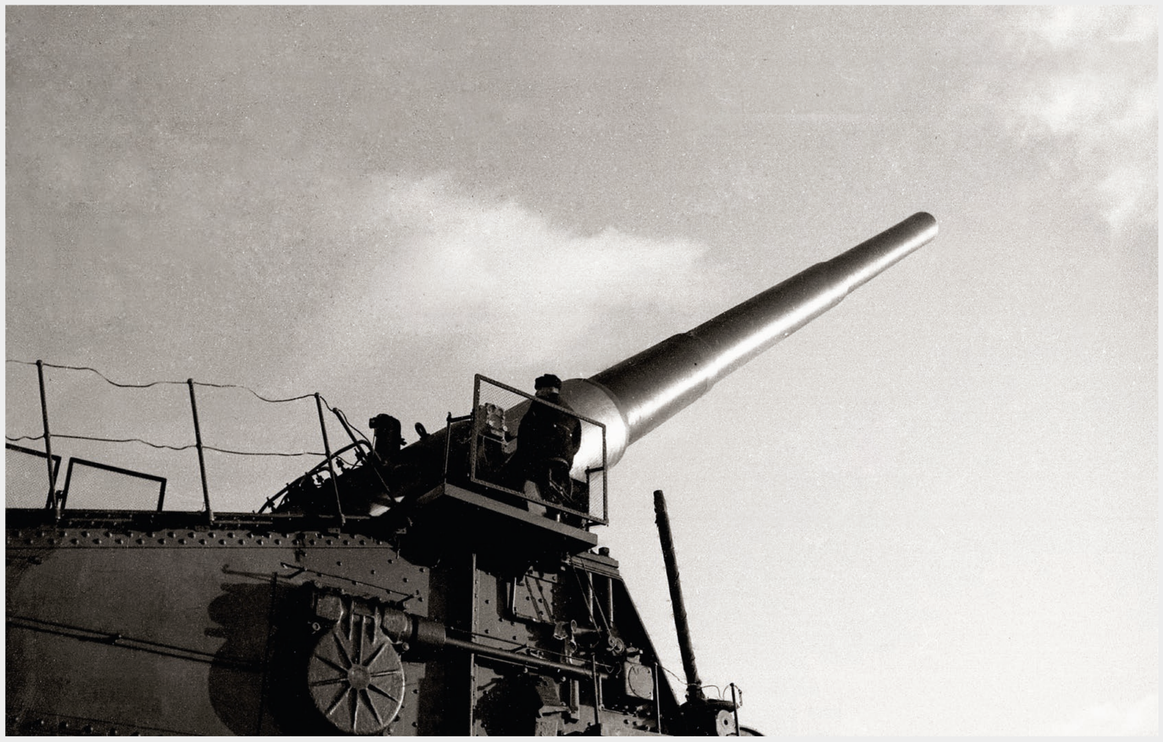
В 1930-е годы в СССР было изготовлено несколько типов артиллерийских транспортеров калибра 180, 305 и 356 мм, которые предназначались для береговой обороны. Большинство железнодорожных артиллерийских установок находились на Балтийском и Тихоокеанском флотах. Одна батарея входила в состав Черноморского флота.

Железнодорожные артиллерийские системы широко использовались для обороны Ленинграда в 1941-1944 годах. Во второй половине 1941 года несколько транспортеров с орудиями калибра 130 мм были изготовлены на ленинградском заводе «Большевик». В феврале 1942 года вся железнодорожная артиллерия Ленинграда была передана в состав 101 морской артиллерийской железнодорожной бригады, относившейся к Балтийскому флоту. С января 1944 года это соединение стало именоваться 1-й гвардейской морской железнодорожной артиллерийской бригадой.

В 1944 году батареи бригады принимали участие в Ленинградско-Новгородской наступательной операции и в боях около Выборга. В 1945 году бригада принимала участие в штурме Кенигсберга и использовалась для обстрелов Лиепаи, занятой Курляндской группировкой противника.



Транспортер с орудием калибра 130 мм ведет огонь по врагу на Ленинградском фронте. 1941-1942 гг.



Транспортер ТМ-1-14 калибра 356 мм на Ленинградском фронте. 1942 г.



Транспортер калибра 130 мм ведет огонь по противнику, расположенному на станции Мга. 1943 г.

Военно-санитарные поезда

В России военно-санитарные поезда стали использоваться, начиная с Русско-турецкой войны 1877-1878 годов. Основное назначение этих поездов – транспортировка раненых и больных военнослужащих из прифронтовых эвакуационных пунктов в тыловые госпитали.

По своему назначению и устройству военно-санитарные поезда подразделялись на временные и постоянные. Во временных поездах эвакуируемых людей размещали в крытых товарных вагонах, а в постоянных – в пассажирских.

Вагоны военно-санитарных поездов различались по своему назначению. Кадр (постоянную часть) поезда составляли: вагон аптека-перевязочная, вагон-кухня, вагон для тяжелораненых и при наличии – вагон-электростанция. Эти вагоны оборудовали в мирное время и хранили в запасе. Остальными вагонами поезд комплектовали при мобилизации. К вагонам кадра прицепляли вагоны для легкораненых, вагоны для персонала, вагоны-цейхгаузы (склады), вагон-ледник для продовольствия и другой подвижной состав. Большинство советских военно-санитарных поездов, действовавших в годы Великой Отечественной войны, было сформировано с июня 1941 года по январь 1942 года.

Многие военно-санитарные поезда подвергались авиационным налетам и артиллерийским обстрелам со стороны противника. Особенно часто такие обстрелы случались на Дороге Победы Шлиссельбург - Поляны в 1943 году.

С 2020 года в Музее железных дорог России экспонируется вагон аптека-перевязочная, в котором находится экспозиция, посвященная военно-санитарным поездам во время Великой Отечественной войны.



Вагон аптека-перевязочная в Музее железных дорог России. 2024 г.



Перевязочная в вагоне. Музей железных дорог России. 2024 г.



Аптека в вагоне. Музей железных дорог России.2024 г.

Колонны паровозов особого резерва НКПС

С весны 1942 года в СССР началось формирование колонн паровозов особого резерва. Создание этих подвижных формирований началось на основании приказа народного комиссара путей сообщения Андрея Васильевича Хрулева от 6 мая 1942 года. Первые колонны использовались для перевозок, как на прифронтовых участках, так и в глубоком тылу. Их использование было особенно эффективно на освобождаемых от противника территориях, где было разрушено деповское хозяйство.

Однако в середине 1942 года паровозные колонны не получили большого распространения. Массовое формирование колонн началось на основании приказа А.В.Хрулева от 11 сентября 1942 года. Большинство колонн включало по 30 паровозов, а также вагоны, предназначенные для проживания паровозных бригад и обслуживания локомотивов. В основном, в колоннах использовались товарные паровозы серии Э. В период Великой Отечественной войны эксплуатировалось 106 паровозных колонн, в которых работало более 2 тыс. локомотивов и 32 тыс. человек персонала.

Эксплуатация паровозных колонн продолжалась и в первые послевоенные годы, затем они были расформированы.



Народный комиссар путей сообщения А.В.Хрулев (1892-1962)
С 25 марта 1942 по 26 февраля 1943 года народный комиссар путей сообщения



Колонна паровозов особого резерва №2 на Белорусском вокзале Москвы. 1942 г.



Смотр паровозных бригад колонны паровозов особого резерва на Белорусском вокзале Москвы. 1942 г.

Железные дороги в Сталинградской битве

Переломным событием Великой Отечественной войны стала Сталинградская битва, продолжавшаяся с 17 июля 1942 года по 2 февраля 1943 года.

Железнодорожный транспорт сыграл решающую роль в обеспечении подвоза войск, техники и грузов снабжения.

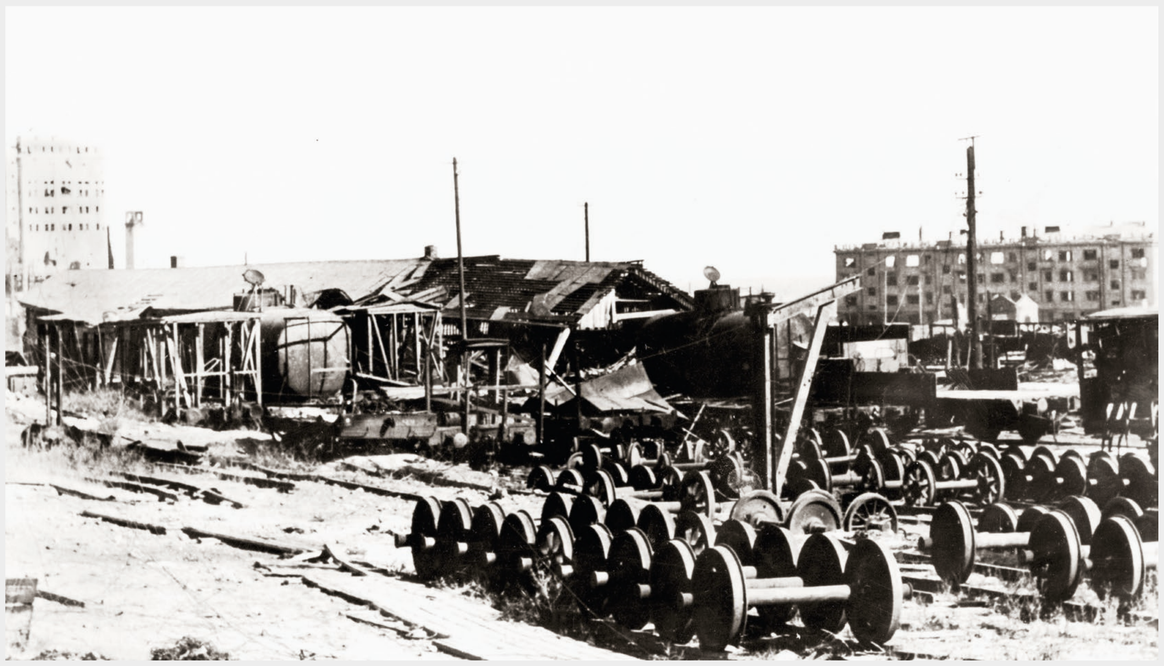
Существовавшая в довоенный период железнодорожная сеть в Поволжье оказалась недостаточной, и были приняты меры по ее развитию.

Государственным комитетом обороны 12 сентября 1941 года было принято решение о сооружении линии Сталинград-Владимировка, проходившей по левому берегу Волги. Работы были выполнены силами Строительства НКПС №10, возглавляемого М.Л.Бондаренко. С 27 декабря 1941 года новый участок был принят в эксплуатацию. Через Волгу вагоны перевозили на паромах. В июле-августе 1942 года линия подвергалась интенсивным налетам авиации противника.

Большое значение для развития коммуникаций имела постройка железнодорожной магистрали Иловля – Свияжск протяженностью 978 км, проходившей по правому берегу Волги. Эта линия получила название Волжской рокады. 12 февраля 1942 года Государственный комитет обороны принял решение об изысканиях и строительстве этой железной дороги. Изыскания были поручены проектному институту «Бампроект», который возглавлял Ф.А.Гвоздевский. Полностью линия была принята в эксплуатацию 1 ноября 1942 года.



После боя около здания Сталинградского вокзала. 1942 г.



Вагонное депо в Сталинграде. 1942 г.



Сооружение земляного полотна Волжской рокады около Сызрани. 1942 г.

Восстановление железных дорог

В январе 1942 года все организации, занимавшиеся восстановлением путей и сооружений, были переданы в подчинение организованного тогда Главного управления военно-восстановительных работ НКПС. В пределах фронтов были сформированы Управления военно-восстановительных и заградительных работ, в подчинение которых были переданы железнодорожные бригады, отдельные батальоны и другие части.

Большие объемы восстановительных работ были выполнены в 1943-1945 годах, когда линия фронта стала быстро двигаться на запад. Отступая, противник производил заграждение железных дорог: эвакуировал или разрушал верхнее строение пути, подрывал мосты, здания и различные сооружения. На многих участках немецкие войска применяли путеразрушитель «Крюк», а рельсы подрывали взрывчаткой. Дополнительную сложность представляло то, что многие участки были перестроены оккупантами на западно-европейскую колею 1435 мм.

За 1944 год на территории СССР и стран Восточной Европы отечественными железнодорожными войсками было восстановлено почти 33 тыс. км железных дорог.



Начальник Управления военно-восстановительных работ №2 И.Г.Зубков (1904-1944)



Восстановление железнодорожных путей на станции Ржев. 1943 г.



Восстановленный железнодорожный мост через реку Варта в Польше. 1945 г.

Железные дороги на заключительном этапе Великой Отечественной войны

Во второй половине 1944 года боевые действия переместились на территорию стран Восточной Европы, где большинство железных дорог имели колею 1435 мм. В связи с этим изменился порядок восстановления железных дорог на освобождаемых от противника территориях.

Было решено перешивать на союзную колею (1524 мм) лишь основные магистрали. В местах стыкования линий разной колеи оборудовали перегрузочные районы, объединявшие несколько станций. Такой способ эксплуатации прифронтовых линий был обусловлен желанием избежать трудоемкой работы по перешивке пути и использовать трофейный подвижной состав колеи 1435 мм.

Осенью 1944 года изложенный способ эксплуатации был применен в Румынии. Несколько магистралей, включая участки Унгены – Пашканы, Пашканы – Ноу и Яссы – Буэшти, были перестроены на колею 1524 мм.

Основное направление наступления Красной Армии проходило через Брест и Варшаву на Берлин. Соответственно эта магистраль была перешита на колею 1524 мм. Кроме того были восстановлены разрушенные противником мосты через реки Висла и Одер. Для эксплуатации железнодорожных участков на освобожденных территориях использовались военно-эксплуатационные отделения и эксплуатационные полки. 25 апреля 1945 года по восстановленному пути прибыл первый поезд на станцию Берлин-Лихтенберг.

Всего на территориях Германии, Польши, Венгрии, Австрии и Чехословакии железнодорожными войсками Красной армии было восстановлено более 23 тыс. км железнодорожных линий.

Постепенно восстанавливались пассажирские перевозки. С весны 1944 года вновь стал ходить скорый поезд «Красная Стрела» сообщением Ленинград-Москва.



Скорый поезд «Красная Стрела» сообщением Ленинград-Москва вскоре после снятия блокады Ленинграда. 1944 г.



Участники штурма Кенигсберга перед отправлением домой. 1945 г.



Встреча эшелона с воинами-победителями на Белорусском вокзале Москвы. 21 июля 1945 г.

Память о войне

В послевоенный период началась работа по увековечиванию героической работы железных дорог. Устанавливались паровозы-памятники, монументы в местах наиболее значимых событий войны, а также создавались мемориальные музеи.

В Севастополе как памятник сохраняется паровоз $Э^{л}$ 2500 и артиллерийский транспортер ТМ-I-180, который в период войны входил в состав 16 батареи Черноморского флота.

В Центральном музее Великой Отечественной войны на Поклонной горе в Москве представлен паровоз $Э^{у}$ 680-96, вагон военно-санитарного поезда, крытый вагон. В этом музее также можно видеть артиллерийские транспортеры ТМ-III-12 и ТМ-I-180, принимавшее участие в боях Великой Отечественной войны.

В музее исторического наследия Южно-Уральской железной дороги есть раздел, в котором представлен кабинет начальника станции периода Великой Отечественной войны.

По всей стране установлено немало паровозов-памятников, связанных с обороной СССР в 1941-1945 годах. Среди них можно отметить паровоз $О^{в}$ 5515 бронепоезда «Илья Муромец» в Муроме, паровоз $Э^{ш}$ 4290 в Вязьме и паровоз ФД20-2697 на станции Курган.

На станции Волховстрой как памятник установлен паровоз $Э^{у}$ 708-64, который привел в Ленинград первый поезд после прорыва блокады в 1943 году. Еще один памятник, посвященный железнодорожникам – участникам Великой Отечественной войны, установлен на Комсомольской площади в Москве.



Артиллерийский транспортер ТМ-I-180, установленный как памятник в Севастополе. Настоящее время.



Паровоз-памятник $Э^{ш}$ 4290 в Вязьме. Настоящее время.



Паровоз-памятник $Э^{у}$ 708-64 на ст. Волховстрой. Настоящее время.

Экспонаты Музея железных дорог России, связанные с событиями войны

В Музее железных дорог России экспонируется несколько образцов подвижного состава, использовавшегося в годы Великой Отечественной войны.

На экспозиционной площадке, расположенной под открытым небом, находятся две зенитные бронеплощадки: двухосная и четырехосная. Первая из них первоначально представляла собой артиллерийскую бронеплощадку с башней от танка Т-34. После войны бронеплощадка была перестроена для противовоздушной обороны. Она была получена музеем со станции Ржев в 1987 году.

Другая бронеплощадка входила в состав бронепоезда «Коломенский рабочий». Она была оборудована Коломенским заводом в 1941-1942 годах.

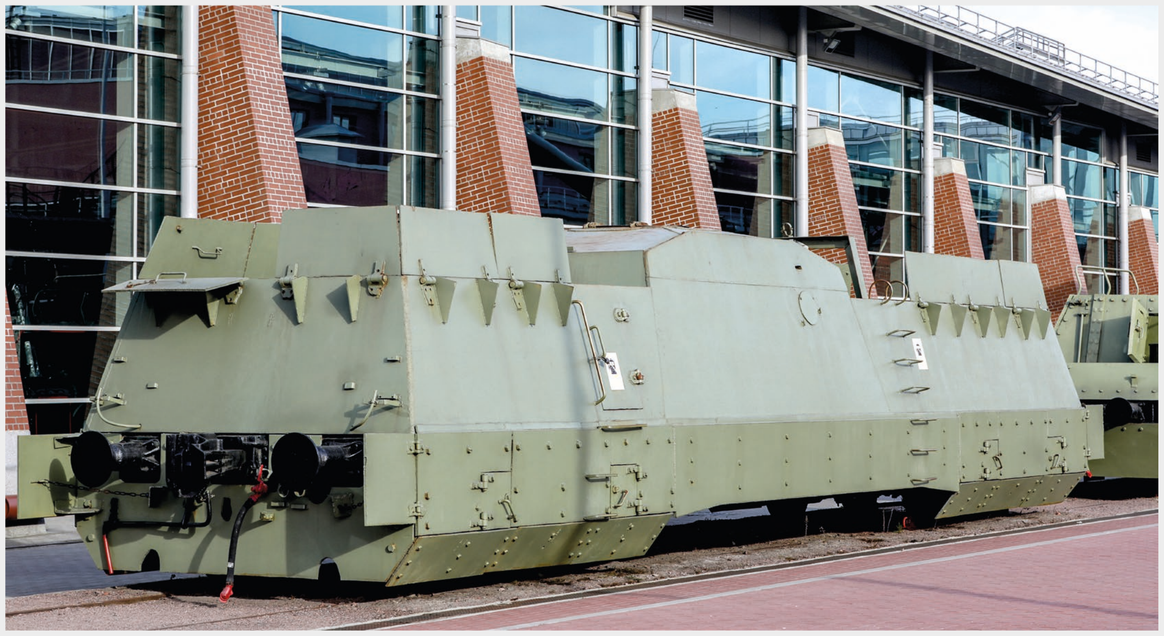
Также на территории музея выставлен артиллерийский транспортер ТМ-III-12 калибра 305 мм. Эта артиллерийская система была построена Николаевским судостроительным заводом в конце 1930-х годов. Всего было выпущено три таких установки, которые вошли в состав 9 отдельной железнодорожной батареи. В 1941 году пушки этой батареи использовались для обороны советской военно-морской базы, располагавшейся на полуострове Ханко.

В музее демонстрируется паровоз $О^{В}$ 6640, построенный Путиловским заводом в 1902 году. В годы войны этот локомотив использовался в составе одного из бронепоездов и был одет в броню.

В 1942 году в СССР были предприняты меры по возобновлению паровозостроения. В музее экспонируется паровоз $Э^{Р}$ 750-04, построенный на Коломенском заводе в 1943 году. Локомотив был получен со станции Щербинка в 1997 году.



Товарный паровоз $Э^{Р}$ 750-04, построенный на Коломенском заводе в 1943 г.



Четырехосная зенитная бронеплощадка бронепоезда «Коломенский рабочий», оборудованная в 1941-1942 гг.



Артиллерийский транспортер ТМ-III-12 калибра 305 мм

Приглашаем Вас посетить Музей железных дорог России



Ждём вас по адресу:

станция метро Балтийская, Библиотечный переулок, д. 4, к. 2.

Тел.: +7 (812) 457-23-16

Сайт: rzd-museum.ru

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ