ПЕРВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ОАО РЖД
Инв. № 1310 ф 13

СОВ. СЕКРЕТНО

Экз. № 1

РАССЕКРЕЧЕНО

ОТЧЕТ

об отмобилизовании железных дорог Советского Союза

/ по мобплану 1941 г./

В 4-х ТОМАХ

Том II

1947-1948 гг.

ЦВМО МПС

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО
экз. №-1

РАССЕКРЕЧЕНО

О Т Ч Е Т

ОБ ОТМОБИЛИЗОВАНИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

/по мобплану 1941 г./

В 4-х ТОМАХ

1947-1948 г.г.

ПВМО МПС

ТОМ

2-ой.

ТОМ П-ОЙ

В составлении П-го тома отчета принимали участие под общей редакцией директор-полковника движения тов. ЗВОНАРЕВА В.В. следующие работники Ш-го Отдела ЦВИУ:

1. Глава XI, XП - ЕРЕМЕЕВ
2. Глава XШ :

   А - I - ЕРЕМЕЕВ

   А -2-3 - ОРЛОВ, ХАЧАЛИН, ЗВОНАРЕВ

   А -4-5 - ЕРЕМЕЕВ

   Б - АЛЕКСЕЕВ, ЗВОНАРЕВ

3. Главы XIУ,XУ,XУI,XП,XУШ - ОРЛОВ, ХАЧАЛИН
4. Глава XIX - АЛЕКСЕЕВ, ЗВОНАРЕВ
5. Глава XX - ЗВОНАРЕВ, ОРЛОВ.

x x

x

О Г Л А В Л Е Н И Е

ко П-му тому.

№№ пп	Наименование разделов	№-№ разделов	страницы
I	Обеспечение локомотивным парком	XI	213-229
2	Обеспечение вагонами товарного парка.	XII	230-237
3	Специальные подвижные учреждения и формирования	XIII	238-380
	А. Спецформирования МВС и МВД СССР	"	239-317
	I. Общая характеристика подвижных спецформирований МВС и МВД.	"	239-242
	2. Формирование ВСП.	"	243-297
	3. Банные поезда.	"	298-300
	4. Формирование бронепоездов МВС и МВД.	"	301-312
	5. З П В.	"	313-317
	Б. Спецформирования МПС.	"	318-380
	I. Формирование и работа ВЭО	"	318-380
4	Обеспечение агитпунктами	XIУ	381-383
5	Погрузочно-выгрузочные места для обслуживания больных и раненых военнослужащих.	XУ	384-386
6	И З О	XУI	387-395
7	Д Е З О	XУII	396-400
8	Ветсанпункты	XУIII	401-402
9	Краткие итоги работы ВЭУ	XIX	403-443
I0	Предоставление помещений под эвакогоспитали.	XX	444-446 446а, 446б, 446в, 446г. и 446д.

XI. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЛОКОМОТИВНЫМ ПАРКОМ

В основу разработки мобплана обеспечения воинских перевозок локомотивным парком были положены:

- воинский график 1938 года,
- план воинских перевозок 1941 года
- народнохозяйственные перевозки по плану 1941 года.

Потребность паровозов по сети была определена по установленным для товаро-воинского и народнохозяйственного размерам движения. Для пассажирского дальнего и пригородного движения, маневровой работы и проч.нужд потребность паровозов принята по мобплану 1940 года, причем, по дорогам запада, Прибалтики, эта потребность определена по нормальному графику 1940 года.

Обеспечение плана предусматривалось, исходя из фактического наличия паровозов на дорогах, в том числе пассажирского и проч.запасов по состоянию на апрель 1941 года.

Общая потребность паровозов по плану, при наличии 24.203, составляла 17.015 единиц. Но ввиду неравномерного размещения по дорогам сети локомотивного парка по сериям, заложенным в воинский график, в том числе и излишнего парка, мобпланом была предусмотрена подробная регулировка последнего между дорогами.

В начальный период войны мобплан 1941 года по обеспечению локомотивным парком плана воинских перевозок был приведен в исполнение. Но затем, в силу ряда причин, НКПС и дорогам пришлось отказаться от него. Определение потребности в локомотивах и обеспечение ими перевозок, производилось не по разработанным планам в мирное время, а по планам, исходя из заданий на полный об"ем перевозок уже в военное время.

Выполнение этого плана осуществлялось в оперативном порядке и срывов движения поездов /в начальный период войны/ имелось незначительное количество.

В начальный период войны, на дорогах Запада, в связи с внезапным, вероломным нападением, сразу же возникли некоторые потери паровозов, но они незначительно повлияли на общее обеспечение перевозок паровозами.

Систематически проводимый контроль за обеспечением потребности локомотивного парка дал возможность выполнить все перевозки и др. потребности.

Особую роль сыграли запасы паровозов: постоянный, резерва НКПС, дорог и депо. За этими запасами паровозов было установлено особое наблюдение за их техническим состоянием.

Важную также роль в перевозках военного времени сыграли, созданные в основном за счет паровозов запаса НКПС, паровозные колонны особого резерва НКПС.

ПАРОВОЗЫ ЗАПАСА НКПС К НАЧАЛУ ВЕЛИКОЙ ОТЕ-ЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Для выполнения особых заданий по перевозкам, обеспечения паровозным парком восстанавливаемых дорог и новостроек, а также пополнения эксплоатируемых парков действующих дорог при увеличении размеров движения, постановлением СНК СССР от 2/VI-1931г. предложено НКПС"у установить твердые нормы паровозов холодного запаса. Эти нормы постоянного запаса паровозов также, как и размещение его по дорогам, устанавливались приказами НКПС.

Выполнение, устанавливаемых НКПС"ом норм постоянного запаса паровозов, характеризуется следующими данными:

№№ пп	Дата и номера приказов НКПС	Установленная норма	Выполнение: Количество	Выполнение: По состоянию на:
I	14/II-1935г. №-11 и 12/Ц	560	542	I/II-37г.
	25/XI-1938г. №-63/Ц	765	558	1/I-39г.
	28/VIII-1940г. №-212/Ц	950 x/	916 x/	1/I-41г.

ПРИМЕЧАНИЕ: x/ В том числе 50 пассажирских паровозов серии СУ. Приказом № 212/Ц сверх нормы 950 паровозов Отечественной колеи была установлена норма постоянного запаса паровозов западноевропейской колеи вколичестве 100 единиц. Во

исполнение этого приказа, по состоянию на I/I-1941 г. было отставлено в запас 86 паровозов западно-европейской колеи /в наличие 916 единиц эти паровозы не входят/.

Приказом НКПС №СС-54/Ц от 26/X-1939 г. предусмотрено изменение серийности паровозов запаса с увеличением более мощных паровозов серии Э.

Такое положение вызывалось тем, что воинские графики в большинстве своем расчитаны на обслуживание поездов паровозами серии Э, по мощности и конструкции наиболее отвечающим установленным весовым нормам воинских поездов и допускаемым нагрузкам на ось по состоянию верхнего строения пути железных дорог.

Содержание в запасе НКПС паровозов серии О и Ш вызвано необходимостью иметь некоторое количество более легких паровозов для обслуживания в военное время под"ездных путей, нового железнодорожного строительства, работ по восстановлению железных дорог, а также для обеспечения увеличения размеров движения на ряде участков дорог Запада, где по состоянию верхнего строения пути и искусственных сооружений пропуск паровозов более мощных серий затруднителен.

Таким образом, запас паровозов к началу 1941 года не только возрос /как видно из таблицы/ количественно,но и усилился за счет паровозов более мощных серий Э и Е.

Динамика паровозов запаса НКПС в период войны

По состоянию на I5/У-1941г. в постоянном запасе НКПС было 947 паровозов. Этот запас паровозов незначительно изменился по своему наличию и серийности к началу войны.

Наличие паровозов широкой колеи постоянного запаса НКПС к началу Великой Отечественной войны и размещение их по дорогам характеризуется следующей таблицей:

№№ пп	Наименование дорог		Всего	В том числе по сериям: Э	Е	Щ	О	Тр-11	Тр-12	Ту-23	СУ
I	Кировск.	норма	40	35	-	-	-	-	-	-	5
		наличие	40	35	-	-	-	-	-	-	5
2	Октябрьск.	норма	4I	30	-	-	6	-	-	-	5
		наличие	4I	30	-	-	6	-	-	-	5
3	Ленин-	норма	39	30	-	-	5	-	-	-	4
	градская	наличие	39	30	-	-	5	-	-	-	4
4	Калининск.	норма	43	20	-	I0	I0	-	-	-	3
		наличие	43	20	-	I0	I0	-	-	-	3
5	Западная	норма	60	40	-	I0	I0	-	-	-	-
		наличие	60	40	-	I0	I0	-	-	-	-
6	Белорус-	норма	60	35	-	I5	I0	-	-	-	-
	ская	наличие	60	35	-	I5	I0	-	-	-	-
7	Бр.Литов.	норма	I5	-	-	I5	-	-	-	-	-
		наличие	I5	-	-	I5	-	-	-	-	-
8	Ковельск.	норма	20	-	-	20	-	-	-	-	-
		наличие	20	-	-	I6	-	-	-	4	-
9	Львовск.	норма	25	-	-	-	-	5	I5	5	-
		наличие	25	-	-	-	-	5	I5	5	-
I0	Кишиневск.	норма	20	-	-	20	-	-	-	-	-
		наличие	20	-	-	20	-	-	-	-	-
II	Северная	норма	I7	I0	-	5	-	-	-	-	2
		наличие	I7	I0	-	5	-	-	-	-	2
I2	Ю-Западн.	норма	95	60	-	I5	I5	-	-	-	5
		наличие	69	45	-	I5	4	-	-	-	5
I3	Одесск.	норма	50	30	-	I0	I0	-	-	-	-
		наличие	50	30	-	I0	I0	-	-	-	-
I4	Закав-	норма	34	25	-	-	5	-	-	-	4
		наличие	34	25	-	-	5	-	-	-	4

№№ пп	Наименование дорог		Всего	В том числе по сериям: Э	Е	Ш	О	Тр-11	Тр-12	Ту-23	СУ
15	Винницкая	норма	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		наличие	25	15	-	-	10	-	-	-	-
16	Ашхабадск.	норма	48	20	-	18	10	-	-	-	-
		наличие	48	20	-	18	10	-	-	-	-
17	В-Сибирская	норма	57	42	10	-	-	-	-	-	5
		наличие	57	42	10	-	-	-	-	-	5
18	Белостокск.	норма	20	-	-	20	-	-	-	-	-
		наличие	20	-	-	20	-	-	-	-	-
19	Им.Молотова	норма	82	-	80	-	-	-	-	-	2
		наличие	82	-	80	-	-	-	-	-	2
20	Амурская	норма	75	20	50	-	-	-	-	-	5
		наличие	75	13	57	-	-	-	-	-	5
21	Д-Восточная	норма	60	50	-	-	5	-	-	-	5
		наличие	60	50	-	-	5	-	-	-	5
22	Приморская	норма	49	40	-	-	4	-	-	-	5
		наличие	49	40	-	-	4	-	-	-	5
	ВСЕГО	норма	950	487	140	158	90	5	15	5	50
		наличие	949	480	147	154	89	5	15	9	50

Как видно из этой таблицы, недокомплект наличия паровозов запаса НКПС к заданной норме к началу войны по количеству составлял только I паровоз. Однако по серийности паровозов недокомплект составлял по серии Э-7 единиц, по серии Ш - 4 единицы, который восполнялся превышением наличия паровозами серий Е и Ту-23 /равными по мощности паровозам сер.Э/.

По состоянию на I/IУ-1942 года постоянный запас паровозов составлял 702 единицы, что об"ясняется растопкой их на дорогах, непосредственно примыкающих к западным госграницам в первые дни войны, а также вследствие перекомандировок и заправки паровозов на отдельных дорогах, в связи с ухудшением на их оборота паровозов /Юго-Восточная, Ярославская, Куйбышевская, Северная и др./.

Приказом НКПС № 484/Ц от 15/УI-1942 года постоянний запас паровозов и переменный резерв паровозов НКПС /составляющий к этому времени 1200 паровозов/, как имеющие одно назначение, были об"еденены в общий " запас паровозов НКПС".

Динамика наличия паровозов запаса НКПС за время войны характеризуется следующими данными:

№№ пп	Наименование	Наличие по состоянию на: I/УI-1941г.	I/I-42 г.	I/I-43г.	I/I-44 г.	I/I-45 г.	I/УП-45 г.
I	Инвентарный парк	27900	23827	24227	25067	26341	25707
2	Запас НКПС - всего /без. зап.-европ./	949	954	3879	3165	III4	I0I8
	В т.ч. сер. ОД	-	-	664	771	I72	62
	-"- СО	-	-	I0I	57	4	4
	-"- $СО^{к}$	-	-	55	94	5	I
	-"- Э	480	480	772	385	I7	I57
	-"- Е-Еа	I47	I47	328	3I4	I36/30	I34/50
	-"- Щ	I54	I54	I0	II	I0	I2
	-"- О	89	90	452	446	I29	I42
	-"- ИС	-	-	263	416	346	293
	-"- СУ	50	50	704	238	II2	88
	-"- С	-	-	225	223	4I	I9
	-"- проч. серий	29	33	304	2I0	II2	56

ПРИМЕЧАНИЕ: По состоянию на I/I-1944 года в наличии паровозов запаса НКПС входят 298 паровозов колонн особого резерва НКПС.

Как видно из этой таблицы, наибольшее наличие паровозов в запасе НКПС, было на I/I-1943 г. Это увеличение запаса об"ясняется пополнением его за счет об"единения резерва паровозов, согласно приказа НКПС № 484/Ц от

15/УI-1942 г. и отставлением в запас на дорогах тыла эвакуированных паровозов с дорог Запада и Юга.

К этому времени запас НКПС значительно пополнился мощными паровозами серий Ød, СО, СО^{К} и ИС.

С 4-го квартала 1943 г. и в особенности в период 1944 г. значительная часть паровозов запаса НКПС была разбронирована для обеспечения работы дорог, освобожденных от немецких захватчиков. С I/I-1943 г. по I/I-44 г. из запаса НКПС было разбронировано и передано для эксплоатации - 714 паровозов, тоже с I/I-1944 г. по I/I-45г. - 2051 паровоз и с I/I-1945г. по I/УП-45 г. -96 паровозов. Разбронирование в этот период производилось главным образом за счет паровозов серии Э - /756 паровозов/ серии О /323 паровоза/, серии Э и С^{У} - /776 паровозов/ и в 1944 г. паровозов серии "ФД" /699 паровозов/, серии ИС /70 паровозов/.

Согласно приказа НКПС №-С-381/Ц от 19/IУ-1945 года, основанного на постановлении ГОКО № 8121-с от 13/IУ-45г., на дорогах Дальнего Востока предусматривалось постановка в запас 880 паровозов, в том числе 240 новых паровозов "Декапод" - в резерв ГОКО, с постановкой до I июля 1945 года, и 640 паровозов в запас НКПС, с постановкой до I/IX--1945 г.

Мероприятия, проводимые во время войны по упорядочению хранения паровозов запаса НКПС.

Порядок постановки и содержания паровозов запаса НКПС, а также организации баз паровозов запаса НКПС уста-

новлен инструкцией, утвержденной приказом НКПС № 573/Ц от 30/УI-1942 года.

Указанной инструкцией установлены жесткие требования для отбора и содержания паровозов запаса НКПС с возложением ответственности за комплектование этого запаса на начальников дорог, начальников паровозных служб и начальников депо. Причем, в запас НКПС ставятся новые паровозы, вышедшие из капитального, среднего заводского или деповского и под"емочного ремонта с выполнением пробега после последнего ремонта не менее 1000 клм.

При постановке паровозов в запас НКПС производится их заправка, обкатка и осмотр комиссией, которая соответствующим актом удостоверяет, что паровозы по своему состоянию удовлетворяют условиям постановки их в запас НКПС. В дальнейшем обкатки производятся один раз в год.

Паровозы запаса НКПС находятся в распоряжении НКПС и использованием их для работы может быть произведено по приказанию Народного Комиссара Путей Сообщения или его заместителя, ведующего паровозным хозяйством.

С момента получения приказания о заправке паровоза из запаса, последний должен быть готов в летнее время через 6 часов, в зимнее время - через 12 часов, а при низкой температуре /ниже 30°С/ - через 24 часа.

Однако, независимо от того, что для отбора и содержания паровозов запаса НКПС установлены жесткие требования, все-таки при хранении паровозов запаса на дорогах имели место значительные недостатки в их содержании.

Неоднократно проводившимися контрольными проверками на дорогах состояния хранения паровозов запаса НКПС ЦТ и ЦВО МПС, а также НВО дорог обнаруживались случаи неудовлетворительного их содержания.

Приказом НКПС №-С-76/Ц от 25/I-1943г. за неудовлетворительное состояние паровозов запаса НКПС начальники локомотивного отдела железных дорог им.Л.М.Кагановича тов.Бессмертный и Карагандинской т.Старчин сняты с занимаемой должности для использования их в депо.

Приказом НКПС №-490/ЦЗ от 25/VII-44 г. за постановку и содержание неисправных паровозов в запасе НКПС, Начальник депо Чарское Т-Сибирской ж.д. тов.Федоров с работы снят и начальник базы паровозов запаса НКПС т.Николаев был подвергнут аресту на 20 суток.

РАССЕКРЕЧЕНО

Приказом НКПС № 15/ЦЗ от II/I-1945 г. за содержание в запасе НКПС неисправных паровозов и нарушение приказа НКПС № 490/ЦЗ инспектору приемщику НКПС тов.Новикову и Начальнику базы при депо Улан-Удэ В-Сибирской ж.д. тов. Ялышеву об"явлен строгий выговор, Начальнику депо Улан-Удэ об"явлен выговор, Начальник депо Зима В-Сибирской ж.д. т.Эммих подвергнут административному аресту на 5 суток с исполнением служебных обязанностей.

Произведенной в мае месяце 1945 года инспекторской проверкой НКПС ,установлены случаи неудовлетворительного состояния паровозов запаса НКПС на дорогах Красноярской, Пермской, М-Рязанской и Ташкентской.

На базах запаса НКПС Красноярской обнаружены паровозы с прогоревшими элементами пароперегревателя.

На базе при депо Ташкент на паровозах серии ФД №№-20-110, 20-119, 20-650, 20-918 обнаружено от 15 до 36 пунктов крупного ремонта и др.

Проверкой было установлено, что базы паровозов запаса НКПС на ряде дорог не отвечали условиям инструкции НКПС по содержанию паровозов запаса.

Отдельные базы не были ограждены и не охранялись, вследствие чего имелись случаи расхищения со стоявших там паровозов запасных частей и оборудования.

Установленным ЦВО МПС через начальников военных отделов дорог контролем за выполнением приказа НКПС №-573/Ц от 30/УI-1942 г. по отдельным дорогам были выявлены случаи самовольного разбронирования начальниками дорог и паровозных служб паровозов из запаса НКПС. Однако к виновным в нарушении установленного порядка из"ятия из запаса паровозов в большинстве случаев мер не принималось, т.к. они в своих об"яснениях ссылались на данные им устные разрешения со стороны Замнаркомов или ЦТ.

Приказом НКПС №-121/Ц от II/П-1946г. вновь подтвержден порядок использования паровозов запаса НКПС, по которому разбронирование паровозов из запаса НКПС может производиться только Народным Комиссаром Путей Сообщения или его заместителем.

По окончании войны, приказом НКПС № 743/Ц от 2/УП-1945г. "О создании запаса паровозов для обеспечения работы в зиму 1945-46г.г." предлагалось укомплектовать запас НКПС по паровозам поездных серий грузового движения в количестве 1760 паровозов. По паровозам пассажирского и маневрового парка дополнительно к имевшемуся наличию отставить в запас НКПС- 213 паровозов. Сроки комплектования установлены до I/X-1945 г.

Выполнение этого приказа, несмотря на установленный жесткий контроль со стороны ПВО и ЦТ НКПС, шло крайне неудовлетворительно. По состоянию на I/I-1946г. в запас НКПС было оставлено всего 1462 паровоза при норме 1973 паровоза.

Приказом Министра Путей Сообщения №-433/Ц от 30/У-46 года предложено укомплектовать в запасе МПС 2485 паровозов со сроком постановки в запас до I/X-1946 г.

Выполнение этого приказа по состоянию на I/X-1946 г. характеризуется следующими данными:

№№ пп	Серия паровозов	Количество: Норма запаса	Наличие в запасе	Инвентарный парк.
I	ВСЕГО	2485		
	в том числе:			
	серии ФД	385		
	-"- СО^{к}	165		
	СО	125		
	Э^{а}	657		
	Е^{а}	435		
	Щ	47		
	Ш^{а}	28		

№№ пп	Серии паровозов	Количество: Норма запаса	Наличие в запасе	Инвентарный парк
	серии О	159		
	ИС	160		
	СУ	140		
	С	19		
	Е	155		
	№-50	5		
	№-140	5		

В В О Д Н

В ходе Великой Отечественной войны запас паровозов НКПС оказал значительную помощь в обеспечении бесперебойной работы железнодорожного транспорта и вполне оправдал свое назначение.

Однако в хранении паровозов запаса, а также в его размещении по дорогам и порядке разбронирования имелось ряд недостатков.

Имеющиеся базы паровозов запаса МПС на отдельных дорогах не отвечают условиям содержания на них паровозов запаса. На ряде дорог, бывших в оккупации, базы паровозов не восстановлены, вследствие чего паровозы запаса МПС рассредоточены по 2-3 единицы по всем депо дорог.

Это отражается на качестве хранения паровозов, крайне затрудняющее контроль за их содержанием и учетом правильности разбронирования.

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Я

Образование округов выявляет необходимость пересмотра видов запаса паровозов, установленных инструкцией от 30/УI-1942 года.

I. Кроме имеющегося дорожного резерва паровозов, целесообразно создать постоянный запас МПС и резерв округов.

2. В постоянный запас МПС должны отставляться паровозы только новые и вышедшие из капитального ремонта.

3. Из"ятие паровозов из постоянного запаса МПС производить только по распоряжениям Министра Путей Сообщения или его заместителя, ведующего паровозным хозяйством, по представлению ЦТ, согласованному с Центральным Военно-Мобилизационным Отделом МПС.

4. Хранение этих паровозов производить исключительно на специально обустроенных базах МПС.

5. Требования к паровозам резерва и округов и дорог распространить /согласно инструкции от 1942 года/ пред"-являемые к паровозам запаса НКПС.

20

ПРИЛОЖЕНИЕ №-I.

С П Р А В К А

ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПЕРЕВОЗОК ЛОКОМОТИВНЫМ ПАРКОМ

План обеспечения локомотивным парком НКПС был разработан в мирное время, который осуществлялся в оперативном порядке и срывов в движении поездов, из-за неподачи паровозов в течение мобилизационного периода /июня-июля месяцев 1941 года/ на железных дорогах, в основном, не имелось.

Наличие локомотивов на дорогах в рабочем парке, в постоянном запасе НКПС, в резерве НКПС и дорог и техническое их состояние полностью обеспечивали потребность первых месяцев войны.

Удовлетворительно в этот период производилось и использование перевозок, что характеризуется выполнением эксплоатационных измерителей, сообщаемых некоторыми железными дорогами. Потребность в локомотивах на некоторых дорогах с меньшими, против воинского графика лит."А", фактическими размерами движения, в первые декады мобпериода, обеспечивалась только за счет эксплоатационного парка /Пермская, Южно-Уральская, Закавказская, Горьковская и Юго-Восточная/.

Обеспечение паровозами заданных размеров движения в мобпериод характеризуется, например, следующим образом:

I/ Моск.-Рязанская ж.д. - потребность в паровозах по мобилизационному плану выражалась в 399 паровозах, наличие же здоровых паровозов в июне месяце 1941 г. составляло на дороге -404 паровоза.

2/ Томская жел.дор. - Потребность в локомотивах выражалась в 531 ед. /в том числе 31 ВЛ/. В наличии на 22 июня 1941 г. имелось - 933 ед. /из них: 44 паровоза резерва дороги и 21 резерва НКПС/.

Взамен откомандированных 25 паровозов на Октябрьскую и Эстонскую дороги, было 13 паровозов снято с маневровой работы, которые были заменены сериями "О^{в}" и "Н"

3/ Пермская жел.дор. - Потребность в локомотивах выражалась в 230 ед. /в том числе в 22 электровоза/. В наличии на дороге локомотивов имелось 430 /в том числе 24 электровоза и 17 паровозов запаса НКПС/.

4/ Красноярская жел.дор. - По мобплану требовалось иметь на дороге 251 паровоз, в наличии же имелось 310 паровозов /из них 96 паровозов запаса дороги/.

За первые 3 месяца войны /июнь, июль и август/ по плану предусматривалось к подаче под поезда всего 19947 паровозов, было за этот период затребовано 18792 паровоза, фактически взято под поезда 17637.

5/ Северная жел.дор. - По мобплану требовалось 315 паровозов, на дороге имелось 410.

6/ Закавказская им.Берия Л.П. - Обеспечение локомотивами производилось, исходя из их наличия в эксплоатационном парке, без растопки паровозов постоянного запаса НКПС /34 паровоза/ и резерва НКПС /24 паровоза/.

Паровозное хозяйство в первый месяц войны работало удовлетворительно.

7/ Южно-Уральская жел.дор. - По полному графику лит. "А" требовалось всего 464 паровоза, в наличии же имелось 621. Фактические размеры движения в первое время мобпериода были значительно ниже заложенных в воинский график. Внутридорожной регулировки и заправки паровозов резерва НКПС производить не потребовалось.

8/ Моск.-Курская жел.дор. - К моменту начала Отечественной войны паровозный парк дороги состоял из 562 паровозов/из них паровозов серий: ФД-159, "Э"-106/. Потребность по мобплану выражалась в 450 паровозах. Кроме того, в июне-июле месяцах 1941 года было прикомандировано 26 паровоза. С жел.дор. : Московско-Донбасской, Южной, Сталинградской, Северной, им.Куйбышева В.В. и Красноярской и 5 паровозов с Южно-Донецкой и Северо-Донецкой ж.д., которые были перекомандированы на Западную жел.дор. Все пред"являемые к паровозной службе требования удовлетворялись полностью.

9/ Кировская жел.дор. - Было затребовано паровозов под поезда - в июне месяце 1941 г. - 5945, выдано -5677, в июле месяце 1941г.- 5691, выдано -5272, недодач по вине паровозной службы не было.

оооо О оооо

Задание НКПС по командировке паровозов с паровозными бригадами на другие дороги выполнялись железными дорогами

в заданные сроки так:

а/ Красноярская ж.д. своевременно отправила на западные дороги колонну паровозов серии "Э" из запаса НКПС в количестве 15 штук.

б/ Моск.-Курская жел.дор. - откомандировала на дороги запада 29 паровозов с бригадами, из них: 23 паровоза серии"ФД", 3 паровоза серии "СУ" и 3 паровоза серии "Э".

в/ Северная жел.дор. - в течение 22 и 23 июня 1941г. откомандировала: на Брест-Литовскую -20 паровозов серии "Э" с сдвоенными бригадами и теплушками для жилья, 3 паровоза серии "Э" -на Ярославскую ж.д.

г/ Мос.Рязанская жел.дор. - командировала на соседние дороги 41 паровоз, вместо 40, предусмотренных по плану.

д/ Томская жел.дор. - откомандирование 25 паровозов с бригадами на Октябрьскую и Эстонскую дороги выполнено в заданный срок и т.д.

СТ.ИНЖЕНЕР - ВАКИДИН

верно: ст.инженер- /Алферов/

XII. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВАГОНАМИ ТОВАРНОГО ПАРКА

В основу расчета потребности вагонов товарного парка, для обеспечения перевозок и других нужд мобпериода, были приняты:

а/ воинские перевозки по I-му варианту плана перевозок, пред"явленного Генштабом Красной Армии /письмо №Р-/ /266/сс-ов от 22/П-1941 г./ и уточненные заявки, полученные дорогами от Военных Округов, по мобилизационным перевозкам;

б/ народнохозяйственные перевозки по плану погрузки на мобпериод, разработанному грузовым управлением НКПС;

в/ потребность вагонов товарного парка для обеспечения подвижных спецформирований и учреждений НКПС /по данным 5-го Отдела ЦВМУ/ и спецформирований и учреждений НКО и НКВД /по данным IO-го сектора ЦВМУ/.

Таким образом, среднесуточная потребность вагонов товарного парка по дорогам сети на первую декаду мобпериода была определена в количестве 100.500 вагонов, в том числе: крытых - 38250, платформ -28250, полувагонов-24000, изотермических - 2000, цистерн и других - 8000 единиц.

Обеспечение вагонами заданного плана перевозок мобпериода предусматривалось за счет:

а/ среднего /за продолжительное время 1939-1941г.г./, устойчивого наличия порожняков по каждой дороге;

б/ использования вагонов из под выгрузки воинских

и народно-хозяйственных перевозок;

в/ регулировки порожних вагонов между дорогами для обеспечения дорог, испытывающих недостаток в порожняке;

г/ вагонов неприкосновенного запаса НКПС, созданного в мирное время на дорогах, где устойчивое наличие порожняков не обеспечивает своевременную погрузку и куда нельзя своевременно передать вагоны с других дорог - в количестве 20800 вагонов, со следующей расстановкой их по дорогам:

Дороги	Всего	В том числе:	
		Крытых	Платформ
Октябрьская	350	250	100
Ленинградская	400	250	150
Эстонская	550	250	300
Латвийская	950	150	800
Западная	500	250	250
Белорусская	650	150	500
Ю-Западная	150	-	150
Винницкая	300	150	150
Одесская	650	500	150
М-Рязанская	350	-	350
Моск.-Киевская	200	-	200
Казанская	1000	250	750
Пензенская	900	250	650
Южная	750	-	750
Ю-Восточная	200	-	200
Сталинградская	1250	500	750
Сев.-Кавказская	1250	500	750
Орджоникидзевская	250	-	250
Закавказская	750	750	-
Рязн.-Уральская	1150	150	1000
Им.Куйбышева	1500	250	1250
Оренбургская	1100	150	950
Ашхабадская	350	150	200
Ю-Уральская	1200	200	1000
Омская	850	200	650
Красноярская	250	-	250
В-Сибирская	1400	-	1400
Забайкальская	600	-	600
Амурская	1000	1000	-
ИТОГО ПО СЕТИ:	20800	6300	14500

д/ принужительной выгрузки части народнохозяйственных грузов в размере:. крытых-6000 и платформ -13000;

е/ рационального планирования отвода порожняка, освобождающегося из-под выгрузки на приграничных дорогах, по линиям, наименее загруженным воинским движением.

При этом потребность дорог в порожних вагонах /крытых и платформ/ была расчитана по нормам оборота вагона, установленного для дорог техническим планом на апрель месяц 1941 года, с увеличением на 0,3 суток /7,5 суток/ с учетом дополнительных операций с вагонами, предназначенными к воинским перевозкам /промывка, дезинфекция и т.п./.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПАССАЖИРСКИМИ ВАГОНАМИ

Общая потребность в пассажирских вагонах на мобпериод, подсчитанная для обеспечения плана перевозок на первые 10 дней мобпериода, представленного НКО 22/П-1941 года при письме №ЗР/266сс-ов и обеспечения потребности, представленной дорогами для формирования подвижных учреждений НКПС, НКО и НКВД и пассажирского движения по воинскому графику 1938 года, а также плана формирования военно-санитарных поездов, составленного ПВМУ, была определена в 21526 вагонов.

Эта потребность вполне покрывалась общим наличием здоровых пассажирских вагонов в количестве 24097, но вследствие расхождения потребности по ряду дорог в пассажирских вагонах как в количественном, так и в качествен-

ном отношении при переходе с коммерческого на воинский график движения, предусматривалась перекомандировка 1794 вагонов с 21 дороги на 22 дороги.

оооо О оооо

В начале Великой Отечественной войны подготовленные мероприятия в части обеспечения всех нужд мобпериода вагонами товарного и пассажирского парков осуществлялись в соответствии с мобпланом, разработанным в мирное время.

Затем, вследствие особых условий войны, вызванных неожиданным и коварным нападением Германии на СССР и вынужденным, в связи с этим, временным отступлением Красной Армии, приведших к изменению основных направлений перевозок и их видов /массовая эвакуация населения и промышленности/, завышение оборота вагона и т.п. заставило отказаться от мероприятий, предусмотренных мобпланом в части перевозок и перейти к оперативному планированию перевозок по заявкам.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Из опыта Великой Отечественной войны и в особенности из результатов первых дней отмобилизования железных дорог вытекает, что создание на мобпериод на дорогах неприкосновенного запаса вагонов, целиком себя оправдало. В дальнейшем при разработке мероприятий по обеспечению перевозок мобпериода необходимо предусматривать создание неприкосновенного запаса вагонов, который также с успехом может быть

использован и в мирное время при увеличении размеров перевозок на отдельных дорогах /при перевозках урожая, топлива и т.п./.

При составлении плана обеспечения перевозок моб-периода необходимо также предусматривать потребность вагонов для эвакоперевозок из приграничных районов /населения и промышленности и др/.

Необходимо учесть сокращение до максимума разного вида спецформирований и подвижных учреждений МВС, МПС и МВД, использующих железнодорожный подвижной состав. Только в одних подвижных спецформированиях и учреждениях МВС в Великую Отечественную войну было занято около 21.000 товарных и 7000 пассажирских вагонов и 600 паровозов. Поэтому в дальнейшем для уменьшения количества подвижного состава, выделяемого для подвижных спецформирований и учреждений МВС, МПС и МВД, необходимо детально проработать вопрос перечня только крайне необходимых на военное время подвижных спецформирований и учреждений и нормы вагонов для них.

Приложение №-I 29

С П Р А В К А

ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПЕРЕВОЗОК ВАГОНАМИ

Расчет потребности вагонов и их внутренняя регулировка для обеспечения перевозок мобпериода производились железными дорогами каждый раз после получения заданий на перевозки от НКПС и заявок от начальников передвижения войск дорог.

Несмотря на это, срывов перевозок из-за неподачи вагонов по вине железных дорог в течение мобпериода, как правило, не было, за исключением отдельных случаев на некоторых железных дорогах.

Своевременному обеспечению перевозок вагонами товарного и пассажирского парков способствовали следующие факторы:

а/ Наличие на ряде дорог завышенных рабочих парков вагонов, например:

На Томской железной дороге - рабочий парк товарных вагонов на 22/УI-4I г. состоял из 35827 вагонов, в т.ч. I97I вагон резерва НКПС, пассажирских вагонов -630. Потребность же в товарных вагонах выражалась в 25I96 ваг.,а в пассажирских - 444 ваг.

На Ленинской железной дороге - в рабочем парке товарных вагонов было: в июне месяце I94I г. -29000, в июле месяце I94Iг. - 24I93.

Потребность же в товарных вагонах выражалась в I2098 ваг.

Наличие пассажирских вагонов было: в июне месяце 1483, в июле месяце -1489, при потребности в 1338 вагонов.

На Южно-Уральской железной дороге - органы НКО в моб-период пред"являли требования на порожние вагоны значительно меньше, чем было предусмотрено мобилизационным планом.

На Московско-Курской железной дороге - парк вагонов, при норме -19000 ваг., в июне месяце 1941 г. составлял 21443 вагона, а в июле - 25901 ваг.

б/ Незначительные потребности вагонов на ряде ж.д., вследствие осуществления ими основной массы перевозок до об"явления мобилизации:

На Южно-Уральской железной дороге - с 20 июня по 25 июня 1941 г. вывезено 47 эшелонов с в/частями из Чебаркульских лагерей.

На Пермской железной дороге - основная масса перевозок проведена до мобилизации.

в/ Подсылка вагонов с других дорог по регулировочным заданиям НКПС.

г/ Мероприятия дорог, заключающиеся в принудительной разгрузке вагонов от народно-хозяйственных грузов, разгрузка которых предусматривалась мобпланом; взамен-недостающих платформ-полувагонами, багажных вагонов 4-х осн. вагонами товарного парка; в создании резерва оборудованных людских и конских вагонов; взамен выбывших по технической неисправности; введении сдвоенных бригад осмотрщиков и вагонных слесарей для ускорения осмотра поездов и безотцепочного ремонта вагонов и др.мероприятия /Горьковской, Оренбургской; Томской, Ленинской, Пермской и др.жел.дор./.

Срывы перевозок в мобпериод по вине железных дорог происходили на следующих железных дорогах:

а/ На Горьковской жел.дор. - воинские перевозки в первый период отмобилизования дороги выполнены с опозданием по станциям Горький, Владимир и Ковров, из-за неподсылки порожняка с других дорог, т.к. рабочий парк вагонов дороги на 29 июня 1941 г. доходил до 58,7% к норме.

б/ На Южно-Уральской жел.дор. - за первые 8 дней мобпериода/3 декада июня месяца и I декада июля месяца 1941 года/ дорогу надлежало обеспечить порожняком и погрузить 115 эшелонов. Все эшелоны были обеспечены порожняком своевременно, за исключением 11 эшелонов с задержками от 5 до 6 часов.

в/ На Московско-Курской жел.дор. - срывы погрузок, из-за неподсылки порожняка с других дорог за первую декаду июня месяца 1941 г. характеризуют данные:

I/УП-1941г.	требовалось	от НКПС	подослать	1500	ваг.;	получено- 429
2/УП-	-"-	-"-	-"-	2190	-"-	- 337
3/УП-	-"-	-"-	-"-	1700	-"-	- 108
4/УП-	-"-	-"-	-"-	1480	-"-	- 97
5/УП-	-"-	-"-	-"-	1420	-"-	- 66.

СТ.ИНЖЕНЕР - ВАКИДИН

верно: ст.инженер- /Алферов/

XII. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОДВИЖНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ И ФОРМИРОВАНИЯ

А. СПЕЦФОРМИРОВАНИЯ МИНИСТЕРСТВА ВООРУЖЕННЫХ СИЛ СССР И МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР.

1. Общая характеристика подвижных спецформирований МВС и МВД.

2. Формирование военно-санитарных поездов.

3. Банные поезда.

4. Формирование бронепоездов МВС и МВД.

5. Зенитно-пулеметно-пушечные вагоны /ЗПВ/.

XIII - А - 1

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОДВИЖНЫХ СПЕЦФОРМИРОВАНИЙ МВС И МВД

Для оснащения Красной Армии, военно-морских сил и войск НКВД предусмотрен целый ряд специальных подвижных по железным дорогам учреждений-спецформирований.

В соответствии с заявками НКО, НКВМФ и НКВД, НКПС мобпланом, составленным в мирное время, предусмотрел выделение подвижного состава для комплектования спецформирований, в соответствии с нормами, по приказу № 096 от 9.III.1936 года и "Правилами составления бронепоездов и бронедивизионов железнодорожных войск ОГПУ", утвержденными Замнаркома Путей Сообщения и Зам. Председателя Коллегии ОГПУ.

Количество спецформирований НКО и НКВД и количество занятого для них подвижного состава к началу Великой Отечественной войны характеризуется данными, приведенными в таблице:

№ п/п	Наименование спецформирований	Количество поездов.		Количество подвижного состава занятого в поездах					
				Паровозов		Вагонов			
						Классных		Товарных в 2-х осном исчислении	
		В начале войны	В конце 1944 г.	В начале войны	В конце 1944 г.	В начале войны	В конце войны	В начале войны	В конце 1944 г.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Бронепоезд отдельный НКО.	15	-	15	-	23	-	240	-
2	Батальон бронедрезин НКО.	1	-	-	-	-	-	1	-
3	Дивизионов бронепоездов НКО.	8	59	25	-	37	-	464	-
4	Бронепоездов ГБТУ КА	-	9	-	-	-	-	-	-
5	Отдельный учебный полк бронепоездов ГБТУ КА.	-	1	-	-	-	-	-	-
6	Бронепоездов ПВО	-	126	-	126	-	-	-	2016

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7	Особый дивизион бронепоездов НКО	-	1	-	1	-	1	-	23
8	Особый дивизион бронепоездов НКВД.	2	2	-	-	-	-	-	-
9	Отдельный бронепоезд НКВД.	14	29	-	-	-	-	-	-
10	Рота мотоброневаго нов НКВД.	14	-	-	-	-	-	-	-
11	Об"единенные рем.поезда	4	4	-	-	-	-	72	120
12	Поезда авиамастерские	-	2	-	-	-	2	-	112
13	Подвижные авиамастерские	39	23	-	-	-	23	702	841
14	-"- артмастерские	15	18	-	-	-	36	105	416
15	-"- артснаряжательные мастерские	-	9	-	-	-	9	-	240
16	Подвижные автобронетанковые мастерские	18	4	-	-	-	-	378	120
17	Авторем.мастерские	-	4	-	-	-	-	-	60
18	Подвижные продпункты	21	34	-	-	-	34	168	870
19	Подвижные склады топографских карт.	31	31	-	-	-	-	31	47
20	Банно-прачечные поезда	8	20	8	20	40	60	88	480
21	Банно-дезинфекционные поезда	-	37	-	37	-	74	-	592
22	Подвижные типографии	5	9	-	-	25	54	5	36
23	Постоянн.военно-санитарные поезда.	170	270	-	-	1870	4050	340	1620
24	Временные военно-санитарные поезда.	168	168	-	-	504	840	-	4368
25	Санитарные летучки	-	150	-	-	-	150	-	1050
26	Поезда лит. "А"	1	5	-	-	13	65	4	30
27	" " "Б"	8	3	8	-	40	18	24	28
28	Спеццистерны	-	-	-	-	-	-	1400	2000
29	Мастерские связи	-	2	-	-	-	-	-	32
30	Подвижные тракторные мастерские.	-	3	-	-	-	-	-	60
31	Военно-инженерные мастерские.	-	2	-	-	-	-	-	24
32	Военно-химические мастерские.	-	2	-	-	-	-	-	16
33	Ремонтно-восстановит. минометные мастерские	-	2	-	-	-	-	-	20
34	Трофейные поезда	-	5	-	5	-	5	-	20
35	Хлебозавод	-	1	-	-	-	-	-	12
36	Ж.д.батарея береговой обороны.	8	10	32	20	16	30	636	400
	ИТОГО:	550	-	102	463	2598	5553	5004	18812

ПРИМЕЧАНИЕ: По пунктам 3,4,5 общее количество подвижного состава в конце 1944 г. составляло: паровозов - 221, вагонов классных - 68, вагонов товарных /в 2-х осн. исчислении/ - 2245; по пунктам 8,9,10 общее количество подвижного состава в начале войны составляло: паровозов - 14, вагонов классных - 30, товарных /в 2-х осном исчислении/ - 346;
Тоже, по пунктам 8,9, в конце 1944 года - паровозов - 33, вагонов кл. - 34, товарных -/в 2-х осном исчислении/- 914.

В указанные данные не входят спецформирования НКВМФ, неучтенные НКПС"ом к началу Отечественной войны.

По мере развития и роста боевого оснащения и технического вооружения Красной Армии, росло количество специальных подвижных по железным дорогам спецформирований НКО, НКВМФ и НКВД и количество вагонов и паровозов, занятых в таких формированиях /см. диаграмму/; наибольшее количество вагонов и паровозов в этих спецформированиях было занято к середине 1943 года.

Во исполнение постановлений ГОКО № ГОКО-3122с от 5/IУ-1943 г. и № 3134-с от 7/IУ-1943 года, НКПС приказом своим от 8/IУ-1943 г. № С-305/Ц дал указание из"ять в апреле 1943 года из спецформирований НКО 5980 вагонов и передать их в рабочий парк дорог. В результате выполнения этого приказа и приказа НКПС № 29/ЦЗ от 16/1-1944 года и других решений количество вагонов и паровозов в спецформированиях начало сокращаться /см. таблицу, где приведены данные конца 1944 года/.

После победоносного завершения войны на Западе и на Востоке, отдельными распоряжениями ГШВО, а также и по плану, утвержденному 1.У1.1946 г. начальником Тыла и Зам.Министра Вооруженных Сил СССР т.ХРУЛЕВЫМ, было произведено расформирование и перевод на стационарное положение большого количества указанных спецформирований.

К концу 1946 года, в нерабочем парке МВС и МВД осталось всего вагонов: товарного парка /в 2-х осн.исчислении/- - 6600, пассажирских - 1690 и паровозов - 219.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Опыт войны показал, что ряд подвижных спецформирований МВС и МВД /ВСП, БДП, ЗПБ, БП и др./ безусловно успешно оправдали свое назначение.

Ряд же спецформирований, как, например, бронепоезда и подвижные по жел.дорогам мастерские разных наименований /авиамастерские, ОРП и др./, свободно и с большой пользой для фронта следовало бы снять с железнодорожного хода и переставить на автотранспорт.

Значительные затруднения в создании перечисленных формирований вызывало отсутствие заранее разработанных, согласованных и утвержденных единых норм подвижного состава для каждого вида спецформирований. На будущее - необходимо пересмотреть все созданные в ходе войны временные нормы и штаты подвижного состава для подвижных спецформирований МВС и МВД и на основании анализа их разработать и утвердить единые нормы на военное и мирное время.

XII. А - 2 ВОЕННО-САНИТАРНЫЕ ПОЕЗДА

I. В В Е Д Е Н И Е

Назначение санитарных поездов и их подготовка в мирный период.

Военно-санитарные поезда /ВСП/ предназначены для перевозки раненых и больных военнослужащих с оказанием им в пути следования необходимой медицинской помощи и полным их содержанием.

По существовавшим до 1941 года включительно положениям, Военно-санитарные поезда подразделялись на два вида: постоянные /"тыловые"/ и временные /"фронтовые"/.

Постоянные или тыловые ВСП предназначались для перевозки раненых и больных от госпитальных баз Армии в госпитальные базы фронтовых и внутренних районов.

Временные /фронтовые/ поезда предназначались для эвакуации раненых и больных от прифронтовых станций до госпитальных баз Армии.

Для своевременного обеспечения этого вида воинских перевозок, в мирное время содержалась кадровая часть вагонов ВСП и необходимое имущество для их укомплектования.

Кадровая часть вагонов - для постоянного ВСП-состояла из вагона-кухни, вагона-аптеки, вагона для тяжело раненых и вагона-электростанции; для временного ВСП - из вагона-кухни, вагона-аптеки и вагона для тяжело раненых. Имевшиеся в кадре 2-х и 3-х осные вагоны и 18 метровые 4-х осные по своему техническому состоянию не отвечали

современным требованиям и не могли обеспечить необходимых удобств для перевозимых раненых и больных. Часть таких вагонов и необходимое для их оборудования имущество находились в запасе и хранились еще с 1914 года. Это были 2-х и 3-х осные вагоны бывшего IУ класса, тряские на ходу, малоемкие, без электропроводки, а 4 осн. I8 метровые - с деревянными швеллерами, все на винтовой упряжи.

Поэтому, начиная с 1937 года, Центральным Военным Отделом НКПС было приступлено к пополнению вагонов-кадра ВСП путем получения соответствующих вагонов из эксплоатационного парка пассажирских вагонов и путем постройки на заводах промышленности специальных для ВСП вагонов, модернизации оборудования вагонов-кадра ВСП. Одновременно разрабатывались:- положение о ВСП и правила их оборудования.

К 1939 году НКПС имел значительное количество ВСП, укомплектованных необходимым имуществом и, вполне совершенным для того времени, оборудованием.

П. ОПЫТ РАБОТЫ ВОЕННО-САНИТАРНЫХ ПОЕЗДОВ В ПЕРИОД ХАСАНСКИХ СОБЫТИЙ, ВОЙНЫ С ФИНЛЯНДИЕЙ, ВСТУПЛЕНИЯ НАШИХ ВОЙСК В ЗАПАДНУЮ УКРАИНУ, ЗАПАДНУЮ БЕЛОРУССИЮ И В БЕССАРАБИЮ

В связи с событиями на озере Хасан, было поднято и работало 8 ВСП, при конфликте на Монголо-Манчжурской границе-Халхин-Гол-было поднято I2 ВСП.Для Западно-Украинского фронта было поднято 60 ВСП, из которых работало только I5, в период войны с Финляндией было отмобилизовано 95 ВСП.

Для завершения перевозок после окончания войны с Финляндией в период вступления наших войск в Бессарабию было использовано 20 ВСП.

Отмобилизование ВСП производилось в сроки: временных ВСП в 2-3 дня, и постоянных ВСП - от 2 до 8, при плановых сроках - от 7 до 24 дней.

Военно-санитарные поезда с эвакуацией раненых, во время перечисленных выше событий, справились вполне удовлетворительно, что отмечено в официальном отчете ЦВМУ по перевозкам.

За указанный выше период был накоплен опыт по организации формирования, отмобилизования, обслуживания и эксплоатации ВСП и были выявлены недостатки:

I. Отсутствие утвержденных схем формирования ВСП в соответствии с ПТЭ.

2. Наличие в составах ВСП 2-х и 3-х осных вагонов, разнотинность сцепки, что затрудняло формирование ВСП и вызывало излишние маневры.

3. Недостаток запаса вагонов-кадра для формирования 30 ВСП.

4. Несовершенство двигателей внутреннего сгорания вагонов электростанций.

5. Продолжительные задержки ВСП в ремонте.

Для изжития указанных недостатков, к началу войны с Германией, были проведены следующие мероприятия:

I. В мае месяце 1941 года были изданы "Правила составления постоянных и временных ВСП и оборудования для них подвижного состава" и -"Альбом чертежей оборудования постоянных и временных ВСП".

2. В июне 1941 года издано положение о военно-санитарных поездах.

3. Произведено частичное оборудование вагонов-кадра в 4-х осных пассажирских вагонах по новым чертежам.

Эти мероприятия позволили устранить часть отмеченных выше организационных недостатков.

III. ОТМОБИЛИЗОВАНИЕ ВСП В 1941 г.

Количество и порядок отмобилизования ВСП был отражен в мобпланах НКПС и дорог 1941 года, с подробными указаниями, расписанием производства всех работ, сроков исполнения и указанием исполнителей.

Работа по отмобилизованию военно-санитарных поездов складывалась из следующих основных моментов:

1. Подготовка вагонов-кадра ВСП.

2. Подготовка вагонов переменной части и товарных вагонов под склады.

3. Укомплектование имуществом НКПС.

4. Укомплектование имуществом НКО.

5. Укомплектование личным составом железнодорожных служащих.

6. Укомплектование личным составом военнослужащих.

7. Укомплектование личным составом вольнонаемных.

Вагоны кадра военно-санитарных поездов: кухни, аптеки-перевязочные, для тяжело раненых /по одному вагону/ и вагоны электростанции содержались в запасе в пунктах формирования ВСП.

Вагоны переменной части и товарные вагоны под склады, в соответствии с календарным расписанием мобплана, предсматривалось оборудовать в период отмобилизования ВСП соответствующими хоз"единицами. Оборудование вагонов переменной части, в том числе и оборудование номенклатуры НКО, содержалось в запасе на складах дорог, заводов НКПС и санотделов военных округов.

В соответствии с мобпланом НКПС 1941 года, было произведено отмобилизование 334 военно-санитарных поездов по дорогам в сроки от 2 до 10 дней, согласно нижеприведенной ведомости:

№№ пп	Наименование дорог формирования	Наименование ВСП и количество их формиров. по дорогам			ПРИМЕЧАНИЕ
		Постоянные	Временные	Всего	
1	Октябрьская	3	2	5	
2	Ленинградская	-	12	12	
3	Калининская	8	13	21	
4	Западная	8	28	36	
5	Белорусская	5	18	23	
6	Северная	16	2	18	
7	Ярославская	8	2	10	
8	М-Рязанская	7	-	7	
9	М-Курская	17	-	17	
10	М-Киевская	16	17	33	

№№ пп	Наименование дорог формирования	Наименов. ВСП и кол-во их формир. по дорогам			ПРИМЕЧАНИЕ
		Постоянные	Временные	Всего	
II	Южная	-	7	7	
I2	Сталинская	22	6	28	
I3	Юго-Западная	-	I0	I0	
I4	Одесская	3	8	II	
I5	Орджоникидзевск.	4	-	4	
I6	Закавказская	3	4	7	
I7	Ряз. Уральская	7	-	7	
I8	Им. Куйбышева	4	5	9	
I9	Ташкентская	3	2	5	
20	Ашхабадская	-	2	2	
2I	Омская	I0	-	I0	
22	Красноярская	8	-	8	
23	В-Сибирская	6	4	I0	
24	Забайкальская	6	6	I2	
25	Амурская	2	7	9	
26	Приморская	2	6	8	
27	Д-Восточная	2	3	5	
	Итого:	I70	I64	334	

Задержек в отмобилизовании ВСП по вине железных дорог не было. Задержки же на дорогах - Западной, М.Киевской, Калининской и других, имели место, вследствие частичного выхода из строя заводов формирования ВСП и несвоевременной присылки военными округами личного состава поездов из числа военнослужащих.

Октябрьская железная дорога, по требованию фронта, вынуждена была сформировать некоторое количество ВСП по упрощенным схемам, без полного количества вагонов, специально оборудованных для перевозки тяжело раненых.

Для формирования 170 постоянных и 164 временных, т.е. 334 ВСП, в мобзапасе содержалось следующее количество вагонов-кадра:

вагонов-кухонь	-	291
вагонов-аптек	-	283
вагонов-для тяжело раненых	-	293
вагонов-электростанций с двигателями внутреннего сгорания	-	141.

Недостающее для формирования ВСП количество кадровых вагонов:- кухонь - 43, аптек-перевязочных- 51 и для тяжело раненых -41 было оборудовано в процессе формирования ВСП.

Все необходимое оборудование для этих вагонов в мобзапасе имелось.

Недостающее количество вагонов-электростанций было компенсировано включением в состав ВСП, вместо вагона-электростанции, одного-двух пассажирских вагонов с подвесными динамомашинами.

IУ. ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФОРМИРОВАНИЕ ВСП

Для полного удовлетворения всевозраставшей потребности в эвакуации раненых с разных фронтов отмобилизованного количества ВСП, уже в первые два месяца Отечественной войны, оказалось недостаточно, вследствие чего, по просьбе главного военно-санитарного управления Красной Армии, НКПС"ом было дополнительно сформировано на дорогах Московского узла 15 /вспомогательных/ ВСП, состоящих из

обычных классных вагонов, с включением в каждый такой поезд вагона-ресторана в качестве пищеблока.

По мере укомплектования таких /вспомогательных/ поездов типовыми вагонами-кадра, эти /вспомогательные/ ВСП переформировывались в типовые ВСП.

Для удовлетворения вышеуказанных потребностей и для создания резерва ВСП на дорогах Дальнего Востока, по требованию Генштаба КА и в соответствии с решением ГОКО №-466/СС от 12 августа 1941 года, к 1 января 1942 г. НКПС"ом было дополнительно сформировано 138 постоянных ВСП на следующих дорогах и заводах:

№№ пп	Наименование дорог формирований	З-д оборудован. ваг.кадра	Кол-во ВСП
1	Северная	ПВРЗ Вологда	11
2	Красноярская	" Красноярск	8
3	Омская	" Омск	8
4	В-Сибирская	" Улан-Удэ	8+2=10
5	Ташкентская	" Ташкент	7
6	М-Курская	ВРЗ им.Войтовича	15
7	Западная	" им.Рев.1905г.	10
8	Моск.Рязанская	" Тамбов	25
9	Д-Восточная	" Отрожка	10
10	Р-Уральская	ПВРЗ Саратов	8
11	Свердловская	ВРЗ Свердлов.	5
12	Орджоникидз.	" Орджоникидзе	10
13	Южная	" Харьков	6
14	С-Кавказская	" Новороссийск	5
	Итого:	-	138

Формирование дополнительных ВСП затруднялось тем, что оборудование ВСП, накопленное в мирное время на заводах близких к госграницe /В.Лукском, Отрожском и Октябрь-

ском/ ввиду их эвакуации, пришлось передать на заводы и дороги тыла и в частности на ВРЗ:в Свердловске, Новороссийске, Улан-Удэ, Тамбове и др., к оборудованию и отмобилизованию ВСП в свое время не подготовленные, а оборудование, подлежащее поставке снабженческими организациями НКО, ввиду оказавшейся несостоятельности последних, пришлось заводам и дорогам МПС изготавливать и монтировать своими силами и средствами. Сюда относятся станки для перевозки тяжело раненых, очаги для пищеварных котлов и др.

Таким образом, для обеспечения военно-санитарных перевозок в войну 1941-1945 г.г. всего было сформировано 472 военно-санитарных поезда, из них 308 постоянных /тыловых/ и 164 временных /или фронтовых/ и кроме того, 350 санлетучек, подробное освещение формирования и работы которых см. в следующем разделе.

Наличие на дорогах сети постоянных и временных ВСП и санлетучек по годам представляется в следующей таблице:

№№ пп	Наименование поездов	1941г. на I/6	1942г. на I/6	1943г. на I/6	1944г. на I/6	1945г. на I/6
I	Постоянные	I70	308	265	265	265
2	Временные	I64	I64	I64	I64	I64
3	Санлетучки	-	50	350	250	I50
	Всего:	334	522	779	679	579

ПРИМЕЧАНИЕ:

26 временных и 6 постоянных ВСП, находившихся на дорогах Дальнего Востока, в перевозках на Западном фронте не участвовали.

ПОТЕРИ ВСП В РЕЗУЛЬТАТЕ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

В процессе войны имели место следующие потери подвижного состава ВСП.

По состоянию на I января 1942 г. было уничтожено или оставлено на территории, занятой противником, 22 временных и 6 постоянных ВСП. Кроме того, разбито или сожжено 820 вагонов, из них 452 пассажирских и частично повреждено 1171 вагон, из них 615 пассажирских. За этот период ВСП подвергались 236 бомбардировкам с воздуха.

По состоянию на I апреля 1942 года количество разрушенных вагонов составляло 1005, из них 480 пассажирских, и поврежденных 1262, из них 715 пассажирских.

За период с июля по август месяц 1942 г. полностью вышло из строя 10 ВСП, из них I постоянный и частично 8 ВСП, из них 2 постоянных.

В последующие годы войны разрушения ВСП вражеской авиацией было в меньших размерах.

Значительная часть разрушенных и поврежденных вагонов ВСП заменялась НКПС"ом заново оборудованными вагонами и резервными вагонами-кадра, предусмотрительно заранее оборудованными и находившимися в запасе на некоторых вагоно-ремонтных заводах.

ФОРМИРОВАНИЕ САНИТАРНЫХ ЛЕТУЧЕК

Санитарные летучки формировались на фронтовых участ-

ках дорог без решения Правительства и согласия МПС/в феврале-марте 1942 г./, а также по приказу Замнаркома Обороны т.Щаденко от 10 февраля 1942 года для вывоза раненых непосредственно с фронтовых участков до госпитальных баз армий.

Формирование санлетучек было вызвано затруднениями в продвижении к прифронтовым участкам порожних санитарных поездов, вследствие преимущества в пропуске на фронт эшелонов и транспортов.

Формирование санитарных летучек на фронтовых участках производилось из порожняка, освобождаемого от грузов и только в отдельных случаях, при возможности, в летучку включался классный вагон для обслуживающего персонала.

Вагоны-кухни и аптеки-перевязочные для санлетучек оборудовались, в условиях фронтовой полосы, примитивно, с использованием походных кухонь и случайных котлов; кухонные плиты складывались из кирпича без армировки, станки для раненых изготавливались также примитивно, применялись и воинские доски.

Род подвижного состава и количество санлетучек в приказе НКО установлены не были. Состояли же летучки из 15-30 крытых вагонов, постоянно курсировавших по заданным маршрутам. В конце 1942 года и в первой половине 1943 года на фронтовых участках железных дорог работало до 350 санитарных летучек.

Эксплоатация летучек, с переходом Красной Армии в наступление, затруднялась недостатком на освобождаемых участках ж.д. воинского оборудования, топлива, свечей и средств дезинфекции вагонов.

Эксплоатация при таких условиях санлетучек долго продолжаться не могла, почему управлением тыла Красной Армии и НКПС"ом 27/ХП-43г. издан приказ №С-996/ЦЗ-0108, которым установлены: постоянный состав вагонов санлетучек; количество санлетучек; распределение их по фронтам; норма и порядок снабжения топливом и свечами; воинское оборудование, из расчета на 13 вагонов, находилось в специально выделенном в каждой летучке вагоне.

По мере того, как надобность в санлетучках уменьшалась, количество таковых соответственно сокращалось и, если в 1942 году и в начале 1943 г. их было до 350, то к концу 1943 г. количество их снизилось до 250, а в 1944 г. до 150.

СХЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ВСП, УСТАНОВЛЕННЫЕ ДО ВОЙНЫ И ИЗМЕНЕНИЯ, ПРОИЗВЕДЕННЫЕ В НИХ ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ

Правилами формирования ВСП, утвержденными приказом № 390/а НКПС от 26/У-1941 г., схемы формирования были установлены:

№№ пп	Назначение вагона	Род вагона	Число осей	Кол-во мест в поезде:			ПРИМЕЧАНИЕ
				Для раненых		Служебных	
				Нормальн.	Уплотненн.		
I	2	3	4	5	6	7	8
	А. ПОСТОЯННЫЕ ВСП						
I	Ледник	Ледник	4	-	-	-	

I	2	3	4	5	6	7	8
2	Вещев.цейхауз и электростанция	тов.крыт.	4	-	-	-	
3	Кухня	пас.жест.	4	-	-	-	
4	Для начсостава	пасс.мягк. или жестк. купиров.	4	-	-	24	
5	Для команды	пасс.жестк.	4	-	-	48	
6	Для легко раненых и больных	пас.жестк.	4	46	60	-	
7	Т о ж е	-"-	4	46	60	-	
8	-"-	-"-	4	46	60	-	
9	-"-	-"-	4	46	60	-	
I0	-"-	-"-	4	46	60	-	
II	-"-	-"-	4	46	60	-	
I2	Аптека-перевязочная	-"-	4	2/3	2/3	2	
I3	Для тяжело раненых и больных.	-"-	4	20/30	20/30	-	
I4	Т о ж е	-"-	4	20/20	20/30	-	
I5	-"-	-"-	4	20/30	20/30	-	
I6	-"-	-"-	4	20/30	20/30	-	
I7	Для заразно больных /изолятор/	-"-	4	I6/24	I6/24	-	
I8	Бельевой и продуктовый цейхауз	тов.крыт.	4	-	-	-	
	Итого:	I8 вагонов	72	372/423	458/507	74	
		В. ВРЕМЕННЫЕ /ФРОНТОВЫЕ/ ВСП					
	а/ <u>постоянная часть</u>						
I	Л е д н и к	Ледник	4	-	-	-	
2	Эл.станция и вещев.цейхауз	Тов.крыт.	4	-	-	-	
3	К у х н я	пасс.жестк.	4	-	-	-	
4	Для начсостава	пас.мяг. или жестк. купирован.	4	-	-	30	

1	2	3	4	5	6	7	8
5	Для команды	Пассаж. жестк.	4	-	-	48/62	
6	Аптека-перевязоч.	Пассаж. жестк.	4	2/3	2/3	2	
7	Для тяжело раненых и больных	-"-	4	20/30	20/30	-	
8	Цейхауз санитарн. имущества.	Товарн. крытый	4	-	-	-	
9	Тоже	-"-	4	-	-	-	
	б/ переменная часть						
10	Для тяжело раненых и больных 20 тов. крыт.	2-х осн.	40	240	320	-	
11	Для легко раненых и больных 20 тов. крытых	2-х осн.	42	336	504	-	
	Итого:	50ваг.	118	598/609	846/857	80/94	

ПРИМЕЧАНИЕ: Количество мест для раненых и больных при двух ярусных станках указано числителем, а при трех ярусных - знаменателем.

Часть ВСП, формирования В-Сибирской ж.д. имели отклонение от вышеприведенной схемы, заключающееся в том, что они были укомплектованы двухосными вагонами. Такие поезда, как неудобные в обслуживании раненых, в 1944 году были поставлены в резерв, а позднее расформированы.

Вагон-ледник, по правилам оборудования, подлежал включению в ВСП только на летний период, т.к. предназначался для обеспечения сохранности продуктов и некоторых медикаментов, подвергающихся порче в теплое время, в действительности же этот вагон и на зимнее время оставался в составе ВСП.

Для каждой погрузки тяжело раненых предполагалось оборудовать 20 теплушек воинским оборудованием с пружинами Кружилина, а для легко раненых включать до полного состава теплушки, оборудованные типовым воинским оборудованием.

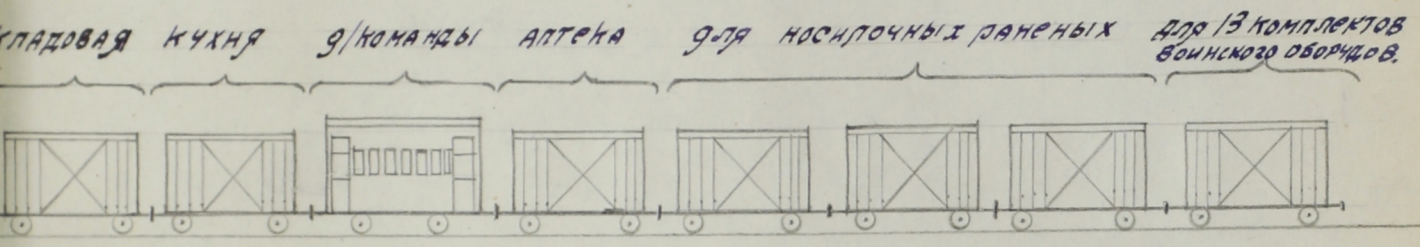
Кроме приведенной схемы формирования временного ВСП, правилами оборудования предусматривался вариант формирования ВСП из двухосных вагонов, отличавшийся от приведенного тем, что для размещения команды предполагалось выделение вместо одного 4-х осного пассажирского вагона два двухосных пассажирских вагона.

По этой схеме было сформировано несколько временных поездов.

Значительная же часть ВВСП была сформирована по смешанной схеме, в которой пассажирские вагоны кадра /аптеки-перевязочные и вагоны-кухни/ были двухосные, а остальные вагоны-четырехосные.

Практически вагон-ледник от ВВСП на зимнее время тоже не отцеплялся.

СХЕМА КАДРОВОЙ ЧАСТИ САНИТАРНОЙ ЛЕТУЧКИ, УСТАНОВЛЕННАЯ ПРИКАЗОМ НКПС и НКО №-С-996/ЦЗ -0108 от 27/XII-1943 г.



У. ИЗМЕНЕНИЕ В СХЕМАХ ФОРМИРОВАНИЯ ВСП, ПРОИЗВЕДЕННОЕ ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ

I. Отклонения от схем формирования ВСП были допущены в процессе формирования потому, что для отмобилизования 334 ПВСП не доставало вагонов электростанций с двигателями внутреннего сгорания, которых в моб-запасе содержалось всего только 141 при потребности 334 вагонов. Поэтому, взамен вагонов электростанций в каждый постоянный ВСП включалось по 2 пассажирск вагона с подвесными динамомашинами, нехватило вагонов электростанций и для значительной части временных ВСП, которые были отмобилизованы без источников электроэнергии.

Включение в состав каждого временного ВСП по вагону-электростанции в последующем постепенно производилось и к окончанию войны почти все ВВСП имели электрическое освещение.

2. Были допущены изменения в схеме формирования

ВСП и в процессе эксплоатации:

а/ в связи с введением персональных званий и создания особых условий для офицерского состава Красной Армии, в каждом ВСП было выделено по одному вагону для перевозки раненых офицеров. В постоянных ВСП это осуществлялось путем выделения одного из лучших вагонов из состава ВСП, а во временных ВСП путем постановки лучших вагонов из парка дорог;

б/ правилами формирования временных ВСП - прицепка вагонов переменной части предусматривалась в пунктах погрузки, а отцепка на станциях разгрузки.

Практически же выполнять такие условия оказалось невозможным, ввиду отсутствия в большинстве случаев на прифронтовых участках порожняка, годного для погрузки людей, недостатка воинского оборудования и дезинфекционных средств для санобработки вагонов.

Поэтому, распоряжением НКПС от 19/IX-1941г. №И-2429/ЦЗ разрешено произвести прицепку по 20 теплушек к каждому ВВСП в качестве их постоянной части на зимний период.

В последующем это распоряжение было подтверждено приказанием НКПС 10 сентября 1943 года № 7980/Ц.

В связи же с наступательными операциями Красной Армии, с освобождением всей нашей территории и, как следствие, с удлинением маршрутов следования ВСП, действие указанных распоряжений механически распространилось и на летний период.

в/ в 1945 году из кадровой части санлетучек было из"ято по I двухосному крытому вагону и временных ВСП-по одному 4-х осному крытому вагону /для санхозимущества/.

г/ из состава временных ВСП были исключены пассажирские вагоны, содержавшиеся сверх нормы и использованы для пассажирских перевозок.

VI. ОБОРУДОВАНИЕ ВСП

Оборудование ВСП, отмобилизованных по мобплану, не было одинаковым, т.к. часть вагонов-кадра использовалась от ВСП, оборудованных до 1917 года, часть вагонов-кадра оборудовалась по правилам 1932 года и часть вагонов оборудовалась порядком,устанавливаемым отдельными указаниями НКПС.

С выходом "Правил составления постоянных и временных ВСП и оборудования для них подвижного состава", утвержденных приказом НКПС № 390/Ц от 26/У-1941 г. и альбома чертежей "Оборудования подвижного состава постоянных и временных ВСП", изданного в августе 1941 года, все ВСП, сформированные во время войны, оборудовались по этим правилам и альбомам.

В оборудование ВСП дополнительно сформированных во время войны, ввиду малого времени,данного на формирование таких ВСП, было внесено ряд упрощений, разрешенных НКПС и НКО 2/IX-1941 года.

Главнейшие из этих упрощений заключались в следующем:

I. Полн в вагонах-кухнях и аптеках, при отсутствии

метлахской плитки, покрывались цементом на железной сетке или железом.

2. Оборудование телефонной связью, радиоаппаратурой и звонковой сигнализацией разрешалось не производить.

3. Вместо медных пищеварных котлов разрешено применять чугунные.

4. Бачки для воды в вагонах разрешено изготовить из оцинкованного железа и др.

Недостаток остродефицитных материалов для ремонта оборудования вагонов повлек за собой в период войны целый ряд других упрощений, а при замене специального оборудования допускалась разнотипность такового.

УП. ЭКСПЛОАТАЦИЯ ВСП В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Для нормальной работы ВСП планировалось осуществление органами НКПС следующего:

I. Движения ВСП по установленным маршрутам.

2. Экипировки ВСП, т.е. снабжения топливом, водой, льдом, нефтепродуктами и др.

3. Производства всех видов ремонта /текущего, годового, среднего, капитального и восстановительного/.

4. Пополнения личным составом железнодорожников.

5. Пополнения и замены имущества номенклатуры НКПС.

6. Контроля за знанием железнодорожниками правил технической эксплоатации и инструкций НКПС по движению поездов.

I. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ВСП ПО УСТАНОВЛЕННЫМ МАРШРУТАМ

Отмобилизованные в начале войны ВСП распоряжением НКПС и ЦУПВОСО КА были распределены по эвакопунктам и движение их было установлено по определенным маршрутам.

Этот период не оправдал себя, т.к. на практике на некоторых маршрутах и в отдельные периоды войны ВСП оказывалось недостаточно, в то время, как на других маршрутах ВСП бездействовали.

В 1941 году, для обеспечения санитарных перевозок, в НКПС и ЦУПВОСО были созданы специальные отделы, в которых диспетчерский аппарат вел график движения каждого поезда.

В 1942 году на продвижение ВСП заявок в НКПС от ЦУПВОСО не пред"являлось. Для погрузки раненых, в пунктах их сосредоточения, ЦУПВОСО в НКПС представлял заявки на определенное число поездов и планирование санитарных перевозок производилось по декадам.

За время Великой Отечественной войны военно-санитарные поезда выполнили чрезвычайно большую работу, полностью обеспечили выполнение возложенных на них задач.

Приложение №-I.

Среднесуточная скорость груженых и порожних ВСП составляла за 1942-год - 244 км., за 1943 год- 218 км, за 1944 год - 217 км. и за 7 месяцев 1945 г. -234 км.

Приложение №-2.

Слабое продвижение ВСП об"ясняется перегруженностью железных дорог в фронтовой полосе опе-

ративными эшелонами, пользовавшимися преимуществом перед ВСП.

В отдельные периоды большого скопления раненых, приказами НКПС, ВСП приравнивались к оперативным эшелонам, а при установлении НКПС"ом очередности продвижения эшелонов и транспортов, груженые ВСП были отнесены ко 2-ой очереди, а порожние к 5 очереди.

Из отчетных данных работы ВСП видно, что каждый поезд делал в среднем в месяц только один рейс груженый и один порожний, с пробегом в обе стороны 3-4 тыс. клм.

2. ПОРЯДОК ЭКИПИРОВКИ ВСП

Для обеспечения экипировки ВСП, в 1942 году НКПС, согласовав с органами НКО, установил пункты экипировки ВСП по каждой дороге.

Подобные указания НКПС и ЦУПВОСО давались и в 1943, 1944 и в 1945 годах, по мере освобождения железных дорог, временно занятых противником.

За период войны существенных нарушений в обеспечении экипировки ВСП не было.

Топливо ВСП получали от железных дорог по заявкам без каких-либо ограничений и задержек.

28 сентября 1943 года приказом НКПС № 834/ЦЗ была введена инструкция о "Порядке отпуска топлива и свечей для ВСП и санлетучек".

По этой инструкции стоимость топлива, отпускаемого для вагонов-кухонь, т.е. для приготовления пищи, как не-входящая в провозные платежи, должна была вноситься органами НКО отдельно от провозных платежей, а т.к. НКО не согласился с погашением стоимости топлива в централизованном порядке, железные дороги вынуждены были счета за выданное для кухонь ВСП топливо пред"являть соответствующим эвакопунктам приписки ВСП и санлетучек, что вызывало большую задержку в производстве расчетов и поэтому излишнюю переписку.

Такой порядок расчета на будущее необходимо видоизменить и упростить.

Затруднения в обеспечении ВСП электролампочками, приводными ремнями для динамомашин, топливом и смазкой для двигателей внутреннего сгорания и буксосмазочным материалом, сигнальными принадлежностями, инструментом и запасными частями имели место главным образом, потому, что такое снабжение ВСП железными дорогами ни какими положениями и инструкциями предусмотрено не было.

В последующем, отдельными директивами ЦВ и ЦВО и рядом приказов НКПС особо подчеркивалась необходимость бесперебойного обеспечения ВСП всем необходимым, но практически, нередко дороги вынуждены были отказывать в отпуске некоторых из вышеперечисленных материалов, вследствие недостатка их.

Неоднократные попытки ЦВО получить от ГУМТО специальные для дорог фонды на электролампочки, приводные ремни и стекло положительных результатов не давали.

И только, при прохождении ВСП планового годового ремонта, потребности в перечисленных материалах частично удовлетворялись ремонтирующей дорогой.

3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВСП ВСЕМИ ВИДАМИ РЕМОНТА

Подвижной состав ВСП подвергался следующему ремонту:

а/ Периодический плановый ремонт /годовой осмотр, средний и капитальный ремонты/.

б/ Периодическая ревизия букс и тормозов.

в/ Текущий ремонт вагонов по заявкам.

г/ Полуда пищеварочных котлов и надплитной посуды.

д/ Отепление вагонов к зиме.

Плановый годовой ремонт производился по специальному плану, составленному ЦВО и ЦВ НКПС, согласованному с НКО /Главвоенсанупром и ЦУПВОСО/.

Фактическое выполнение плана ремонта ВСП до дорогам и годам характеризуется следующими данными:

60

№№ пп	Наименован. железных дорог	1942г.		1943г.		1944г.		1945г.		ВСЕГО	
		По-стоянн. ВСП	Времен. ВСП	По-стоянн. ВСП	Времен. ВСП	По-стоянн. ВСП	Времен. ВСП	По-стоянн. ВСП	Времен. ВСП	По-стоянн. ВСП	Времен. ВСП
I	Октябрьск.	2	6	3	I2	6	2I	I6	8	27	47
2	Калининск.	-	-	-	3	-	2	I	7	I	I2
3	Западная	-	-	4	2	4	3	I	4	9	9
4	Белорусск.	-	-	-	-	-	3	I	3	I	6
5	Львовская	-	-	-	-	-	-	-	I	-	I
6	Ю-Западная	-	-	-	-	-	3	-	8	-	II
7	Винницкая	-	-	-	-	-	I	-	I	-	2
8	Северная	4	I4	3	I3	2	6	3	I	I2	34
9	Ярославск.	I6	38	II	22	9	20	8	3	44	83
I0	Горьковск.	7	5	5	6	4	I	2	-	I8	I2
II	М-Рязанск.	I0	26	I0	22	I4	I4	I3	4	47	66
I2	М-Киевская	-	I	5	5	3	I0	-	9	8	25
I3	Казанская	9	I	5	I	5	-	2	-	2I	2
I4	М-Курская	3	7	6	4	I0	4	4	3	23	I8
I5	Южная	-	-	-	-	I	-	3	2	4	2
I6	С-Донецкая	-	-	-	-	-	-	-	I	-	I
I7	Сталинская	-	-	-	-	-	-	4	-	4	-
I8	М-Донбасск.	-	-	3	I	-	I	-	I	3	3
I9	Ю-Восточн.	3	I5	-	8	3	7	3	-	9	30
20	С-Кавказск.	4	I	-	-	I	2	6	-	II	3
2I	Орджоникидз.	9	2	4	3	9	4	I3	-	35	9
22	Закавказск.	I8	3	I7	5	I6	3	6	-	57	II
23	Р-Уральск.	I0	I	3	II	6	I0	4	-	23	22
24	Им. Куйбышева	I5	I	8	I2	I0	8	I0	-	43	2I
25	Оренбургск.	9	-	6	-	9	-	4	-	27	-
26	Т-Сибирская	9	-	I3	-	I0	-	2	-	34	-
27	Ташкентская	20	-	I6	-	I2	-	4	-	52	-
28	Ашхабадск.	3	-	I2	-	II	-	I	-	27	-
29	Пермская	-	-	I6	-	7	-	3	-	26	-
30	Свердловск.	22	-	20	-	I4	-	4	-	60	-
3I	Ю-Уральск.	26	-	34	-	25	I	6	-	9I	I
32	Омская	I9	-	I4	-	II	-	5	-	49	-
33	Томская	30	-	27	-	25	-	II	-	93	-
34	Красноярск.	7	-	6	-	7	-	2	-	22	-
35	В-Сибирск.	I0	-	I4	-	I3	-	2	-	39	-
36	Забайкальск.	2	I0	5	I0	2	I0	I	I0	I0	40
37	Амурская	2	6	2	6	2	6	2	6	8	24
38	Д-Восточн.	3	8	2	8	3	2	3	2	I2	8
39	Приморская	I7	8	I	8	I	8	5	I6	24	40
	ИТОГО:	289	I47	276	I56	254	I50	I55	90	974	543

Выполнение ремонта, с указанием планового задания и его выполнения по месяцам

Приложение №-8.

Удельный вес выполненного ремонта вагонов ВСП в общей выполненной программе ремонта пассажирских вагонов характеризуется нижеприведенными данными:

Год ремонта	Всего отремонтировано /физич.един./	В том числе вагонов ВСП		ПРИМЕЧАНИЕ
		В физич. един.	В %	
1942	26026	4971	19,9	
1943	24790	4842	19,5	
1944	21509	4476	22	
1945	24418	2619	10,7	

Ремонт вагонов ВСП в 1942, 1943 и в 1944 годах производился в вагонных депо и вагоно-ремонтных пунктах дорог по отдельным указаниям НКПС и установленное в 1942 г. НКПС и НКО прикрепление ВСП для ремонта к определенным участкам дорог нарушалось.

До 1944 года, вследствие того, что пассажирских вагонов по прямому назначению использовалось небольшое количество, ремонт вагонов ВСП для дорог особо затруднительным не был.

С увеличением санитарных перевозок и активности вражеской авиации, нападавшей на ВСП, поступление ВСП как в плановый, так и в восстановительный ремонт и для пополнения разрушенных вагонов увеличилось. Вследствие этого, по приказу НКПС № 243/Ц3, на дорогах был создан запас пассажирских вагонов для замены разрушенных вагонов ВСП и выделены специальные пункты для ремонта вагонов ВСП с необходимым количеством материалов и запча-

стей и со специальными бригадами для ремонта и экипировки ВСП. Этим же приказом-на железнодорожников, прикомандированным к ВСП, возлагалось производство мелкого текущего ремонта вагонов ВСП по установленному перечню.

Ревизия букс и тормозов практически производилась также силами железнодорожных бригад ВСП и оформлялась вагонными участками дорог, как имеющей право на производство этих работ.

Несовершенство оборудования пищеварочных котлов и надплитной посуды, требующих регулярной полуды, вызывало необходимость дополнительной постановки отдельных ВСП в ремонт, т.к. не все вагонные депо и ВРП имели горна нужных размеров и олово для полуды, поставляемое органами НКО.

Для производства планового годового ремонта ВСП в 1942-1943 годах сначала был установлен срок 5-7 дней, но уже в 1943 году срок простоя был установлен 12-15 суток.

Задержка ВСП в ремонте, более установленного срока, по причинам: отсутствия материалов, недостатка рабочей силы, большого об"ема ремонта и др. имела место во все периоды войны.

Контроль за обеспечением ремонта и соблюдением сроков простоя ВСП в ремонте был одной из обязанностей Центрального Военного Отдела НКПС в военных отделов дорог.

По причине задержек подачи ВСП в ремонт и перепростоя ВСП в ремонте, пункты ремонта и план ремонта ВСП пересматривались каждый год.

Одним из существенных видов ремонта- была подготовка подвижного состава ВСП к зиме,т,к. эта работа связана с затратой остродефицитных материалов /стекло, войлок или кошма, фанера, подбивочный материал для перезаправки букс и др./.

Ежегодно НКПС издавал приказы о подготовке ВСП к зиме; устанавливал норму запаса топлива, воинского оборудования, свечей и др. материалов по пунктам экипировки ВСП и определял количество ВСП, подлежащих подготовке к зиме по каждой дороге.

Большая часть работ, связанных с подготовкой к зиме, производилась силами железнодорожников ВСП.

Для обеспечения работы ВСП в зиму 1942-1943 г.г., был издан приказ НКПС № 884/Ц от 30/УШ-1942 г., -в зиму 1943-1944 г.г. - приказ НКПС № 834/ЦЗ от 28 сентября 1943г. и в зиму 1944-1945 г.г. - приказ НКПС № 749/Ц от 22/УШ-1944 года.

С освобождением от немецких фашистов всей территории Союза ССР и с увеличением пассажирского движения, ремонт вагонов ВСП стал более затруднительным, т.к. рядом приказов НКПС увеличивались работы по исправному содержанию эксплоатационного парка пассажирских вагонов, при значительном недостатке главнейших материалов для ремонта вагонов.

Это оказало свое влияние на сроках и качестве ремонта вагонов ВСП.

20 января 1945 года приказом НКПС № 39/ЦЗ все ВСП были приписаны к отдельным железным дорогам для полного обеспечения последними ВСП, как ремонтом, так и оборудованием, материалами и др. и усилена ответственность дорог за качество ремонта. Приложение №-4.

Простой ВСП в различного вида ремонте снижал эффект их использования.

Количество ВСП, находившихся одновременно в ремонте, не было постоянным и колебалось от 20 до 80 поездов в сутки.

Особенно напряженным периодом ремонта была осень, когда, кроме производства годового и текущего ремонта по приказу, все ВСП проходили подготовку к зиме.

4. РЕМОНТ ЭЛЕКТРОХОЗЯЙСТВА ВСП

Постоянные ВСП обеспечивались электроосвещением от двух систем:

1/ От вагонов-электростанций с двигателями внутреннего сгорания, имевшихся по одному в кадрах некоторых ВСП, и вагонов с подвесными динамомашинами, также по одному в каждом ВСП, имевшем вагон-электростанцию.

2/ От двух вагонов с подвесными динамомашинами для каждого постоянного ВСП, не имевшего специального вагона-электростанции.

3/ Эксплоатация вагонов-электростанций была затруднена по причине необходимости ремонта аккумуляторных батарей,/обеспечение аккумуляторными батареями, их ремонт и замена негодных в них пластин/.

Впервые, за время Отечественной войны, в 1944 г. по приказу НКПС дорогам для ВСП было выделено 13 аккумуляторных батарей автомобильного типа.

Ремонт и должный уход за аккумуляторами затруднялся еще и недостатком серной кислоты, замены негодных пластин.

Ремонт подвагонных динамомашин и электросети вагонов ВСП трудностей не вызывал.

Замена деталей двигателей вагонов-электростанций /головок цилиндра, поршневых колец, форсунок и др./, из-за отсутствия таковых в запасе, при ремонте этих двигателей не производилась. Ремонтные пункты потребные части изготавливали сами, что сказывалось на сроках ремонта.

Вагонные депо и участки ремонтировать двигатели внутреннего сгорания по причинам отсутствия специалистов и нужного оборудования не могли.

Приказанием НКПС № А-9946 от 22 июня 1943 г., ремонт двигателей был возложен на паровозные отделения дорог, по месту производства ремонта ВСП, а ремонт самих вагонов и электрической части их-на вагонные участки.

Расходы по ремонту двигателей внутреннего сгорания, паровозные отделения относили на счет вагонных служб.

5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МАТЕРИАЛАМИ ДЛЯ РЕМОНТА ВСП.

Ремонт вагонов ВСП обеспечивался материалами, выделяемым дорогам и вагонным участкам на выполнение общего плана ремонта вагонов. Специальные фонды на ремонт вагонов ВСП не выделялись.

Приказом НКПС № 749/Ц от 22 августа 1944 г. "О подготовке ВСП и санлетучек к работе в зимний период 1944-1945 г.г.", начальникам дорог приказано было - материалы, поступающие для ремонта вагонов, в первую очередь, выделять для ремонта вагонов ВСП, не допуская простоя их более установленного срока.

Несмотря на это, военным отделам ж.д. и ЦВО НКПС приходилось вести повседневную борьбу за выполнение этого приказа.

Особенно остро ощущался недостаток масляных красок, кровельного железа, брезента для ремонта суфле, серной и соляной кислоты, оконного стекла, лесоматериалов и др., в значительной степени смягчавшийся за счет небольших запасов таких материалов, оставшихся на дорогах после отмобилизования ВСП.

Некоторая помощь оловом, соляной кислотой и брезентом была оказана УВМУ-НКО.

6. УЧАСТИЕ ЛИЧНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ВСП В РЕМОНТЕ ВАГОНОВ И ИХ ИНИЦИАТИВА В ЭТОМ ДЕЛЕ

С целью сокращения простоя ВСП в ремонте и ввиду недостатка рабочей силы на ремонтных пунктах, личный со-

став ВСП /железнодорожники, вольнонаемные и военнослужащие рядового состава/ были использованы на работах по ремонту вагонов ВСП.

Впоследствии такое использование личного состава железнодорожников санитарных поездов было узаконено приказом НКПС № 243/ЦЗ от 8/УI-1942 г. и подтверждено приказом НКПС № 749/Ц от 22 августа 1945 года.

Это мероприятие способствовало обеспечению всех видов ремонта вагонов ВСП своими силами, подняло движение среди железнодорожников ВСП на выполнение этой работы и оправдало себя.

Инициатору заботливого отношения к вагону и ценного начинания-выполнения максимального ремонта вагонов ВСП силами железнодорожной бригады ВСП - поездному вагонному мастеру ВСП-342 тов.Косыреву, по представлению НКПС, Правительством было присвоено звание Героя социалистического труда.

Это еще более подняло железнодорожников ВСП на лучший уход и содержание вагонов ВСП в исправности.

Среди железнодорожников ВСП широко применялось совмещение профессий поездного вагонного мастера и электромонтера, разрешенное телеграммой НКПС № А-12615/ЦЗ.

Кроме того, значительное количество поездных вагонных мастеров и электромонтеров было подготовлено из проводников вагонов ВСП, а проводников вагонов - из вольнонаемных сандружинниц.

7. ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ВАГОНОВ ВСП

С начала Отечественной войны ремонт вагонов ВСП, как правило, относился на смету чрезвычайных расходов НКПС. Но с 1943 года большинство дорог ремонт вагонов ВСП стало производить, главным образом, за счет общей сметы вагонного управления на ремонт вагонов.

Некоторые дороги работы, не входящие в характеристику ремонта вагонов, как, например, ремонт пищеварочных котлов и плит, полуду котлов и др. работы, номенклатуры ГВМУ-НКО, до конца войны неправильно относили на смету чрезвычайных расходов НКПС.

8. УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ВСП ОБСЛУЖИВАЮЩИМ СОСТАВОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И УСЛОВИЯ ИХ РАБОТЫ

В соответствии с положением о ВСП укомплектование ВСП личным составом железнодорожников производилось по штатам, разработанным ЦВМУ НКПС и подбирался дорогами в мирное время, а именно:

I. Для постоянного ВСП

Старший поездной мастер	-	I
Поездной мастер	-	I
Ст.машинист электростанции	-	I
Машинист электростанции	-	I
Поездные электромонтеры	-	2
Проводники-истопники	-	9
Слесарь по ремонту оборудования	-	I
Всего:	-	16 человек

II. Для временного ВСП

Поездные мастера /из них I старший/	-	2	человека
Поездной электромонтер	-	I	-"-
Проводники-истопники	-	4	-"-
Слесарь по ремонту оборудования	-	I	-"-
Всего:	-	8	человек

Приказом НКПС от 30 мая 1942 года №-388/Ц штат железнодорожников, обслуживающих ВСП, был пересмотрен, с расчетом обслуживания ВСП отдельно на летний и зимний периоды, увеличением количества проводников в вагонах с паровым отоплением, требующим обслуживания таких вагонов двумя истопниками. Поэтому штат ВСП был установлен:

№№ пп	Наименование профессий	Штат постоянного ВСП		Штат временного ВСП
		На время отопительного сезона.	На летний период	
I	Проводники	I5	I0	5
2	Поездные ваг.мастера	2	2	2
3	Поездные эл.монтеры	I	I	I
4	Машинисты эл.станций	I	I	-
	Итого:	I9	I4	8

По указанию НКПС, для обслуживания отмобилизованных ВСП, дороги откомандировали в последние следующее количество работников:

№№ пп	Наименование профессий	Для обслуживания постоянных ВСП.		Для обслуживания временных ВСП		Всего для обслуживания
		Одного	308 ВСП	Одного	I64 ВСП	472 ВСП
I	Проводников	I5	4620	5	820	5440
2	Поездн.ваг.мастеров	2	6I6	2	328	944
3	Поездн.эл.монтеров	I	308	I	I64	472
4	Машинистов эл. станций	I	308	-	-	308
	Итого:	I9	5852	8	I3I2	7164

Указанное количество железнодорожников /7164 человек/ следует считать минимальным, т.к. проводники выделялись, полагая, что все вагоны ВСП будут на водяном отоплении.

9. ПОРЯДОК ОПЛАТЫ ТРУДА

Вопрос об оплате труда, всякого рода снабжений и бронировании от призыва железнодорожников, прикомандированных к ВСП, существовавшими положениями не был полностью решен, а это в процессе войны вызывало много недоразумений и осложнений, а именно:

а/ Размер оплаты труда железнодорожников, как работников оторванных от постоянного места жительства и прикомандированных к ВСП, решен не был, и в процессе войны дважды пересматривался.

В положении о ВСП было сказано - "железнодорожные служащие, прикомандированные НКПС для обслуживания ВСП, получают содержание по смете НКО на общих основаниях с остальными рабочими и служащими гражданских наркоматов, обслуживающими войсковые части и учреждения Красной Армии".

Этот пункт положения возлагал на НКО содержание железнодорожников, но не определял принцип и размер оплаты труда железнодорожников.

Когда встал вопрос о размере оплаты труда железнодорожников ВСП, то НКПС была дана установка о выплате им по среднему заработку за последние 3 месяца работы на дороге. Это решение вызвало претензии со стороны части

железнодорожников ВСП, т.к. последние 3 месяца работы их на дороге, в некоторых случаях, не могли выразить их фактически стабилизированного заработка.и,кроме того, некоторые железнодорожники, при откомандировании их в ВСП не были предупреждены о необходимости иметь справки о среднем заработке, а будучи уже в ВСП не могли их получить. Не был решен вопрос и о выплате командировочных.

17 февраля 1943 г. распоряжением за № I/144, НКО и НКПС установили: основной оклад железнодорожникам, обслуживающим ВСП; размер и условия доплаты взамен покилометровых и доплату в размере 35% от основного оклада за отрыв от постоянного места жительства.

В связи с этим все недоразумения по вопросу оплаты труда железнодорожникам, прикомандированным к ВСП,были исчерпаны.

IO. ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЕ СНАБЖЕНИЕ

О продовольственном снабжении железнодорожников в положении о ВСП сказано - "отпуск пайков для обслуживающего персонала НКПС, содержащегося в пределах предусмотренных штатом поезда должностей, производится за плату, из расчета стоимости основного красноармейского пайка".

Этим вопрос питания железнодорожников также не был решен. Дело в том, что все работники ВСП были разделены на 2 основные группы - военнослужащих и вольнонаемных,- для которых были установлены различные нормы питания.

Так, питание военнослужащих во временных ВСП было установлено по 2-ой норме НКО, а вольнонаемных по 4-й норме.

Железнодорожники ВВСП были отнесены к категории работающих по вольному найму, прием и увольнение которых производился начальникамипоездов, что является неправильным, т.к. железнодорожники, командированные в ВСП железными дорогами,не могли быть отнесены к категории вольнонаемных, а прием и увольнение их мог быть осуществлен только через соответствующую железную дорогу или НКПС.

Неоднократные ходатайства отдельных железнодорожников, и ЦВО НКПС перед НКО об отнесении железнодорожников, обслуживающих ВСП к категории военнослужащих,положительных результатов не дали,почему многие железнодорожники под разными предлогами с ВСП уходили /возвращались/ на железнодорожный транспорт.

II. ОБМУНДИРОВАНИЕ И ВЕЩЕВОЕ ДОВОЛЬ-СТВИЕ

За весь период Отечественной войны, НКПС вынужден был обеспечивать часть железнодорожников, откомандированных для обслуживания ВСП, обмундированием и спецодеждой из своих фондов, несмотря на крайнюю ограниченность их и нехватку для снабжения железнодорожников, работавших непосредственно на транспорте.

В течение 1942-1944 г.г. НКПС"ом было выдано железнодорожникам ВСП около 3 тыс. при потребности в 7,5 тысяч

комплектов форменного обмундирования.

20 января 1945 года был издан приказ НКПС"а № 39/ЦЗ, которым все железнодорожники ВСП были распределены по дорогам, а последние обязывались произвести аттестацию всем прикрепленным к ним железнодорожникам ВСП и выдать им форменное обмундирование.

Выдача обмундирования дорогами железнодорожникам, обслуживающим ВСП, проводилась за наличный расчет и без скидки. Рассрочку во взыскании стоимости полученного обмундирования на срок носки и скидку в размере 50% стоимости обмундирования дороги в отношении прикрепленных к ним железнодорожников ВСП осуществить не могли, вследствие того, что в штат дорог эти лица не входили, НКПС же свой приказ № 39/ЦЗ соответствующими кредитами не подкрепил, а НКО эту разницу на себя не принял.

Обеспечение железнодорожников, постоянно прикомандированных к ВСП - постельными принадлежностями /матрацами, одеялами, простынями/ и противохимическим имуществом, положением о ВСП, предусматривалось из средств и распоряжением НКО. Этот порядок санпоезда не нарушали.

Ввиду отрыва железнодорожников, обслуживающих ВСП, от дорог и постоянного места жительства, они не могли получать промтоварные карточки, а следовательно, и приобретать промтовары.

Снабжение же промтоварами вольнонаемных и железнодорожников, обслуживающих ВСП, органами НКО не было организовано, что вызывало многочисленные претензии железнодорожников к НКПС.

12. ОБ ОБЯЗАННОСТЯХ И ПОДЧИНЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, ПОСТОЯННО ПРИКОМАНДИРОВАННЫХ К ВСП.

§ 38 положения о ВСП устанавливалось, что "Обязанности железнодорожников, обслуживающих ВСП, регламентируются должностными инструкциями, утвержденными соответствующими органами НКПС", о правах же железнодорожников в этом положении ничего не сказано.

Это обстоятельство приводилось большим недостаткам организационного характера, а именно:

а/ Начальник ВСП не имел указаний о том, какой устав о дисциплине он должен применять к железнодорожникам, т.е. воинский или железнодорожный?. Каким образом можно было требовать ответственность от железнодорожников ВСП за техническое состояние подвижного состава поезда, когда их в обязательном порядке привлекали к выполнению работ по погрузке и обслуживанию раненых, по несению нарядов по охране поезда, по приготовлению пищи, получению продуктов для поезда и др., т.е. работам, не относящимся к их прямым обязанностям. Более того, нередко железнодорожниками командовали, начиная от начальника поезда до младшей медсестры, что иногда вызывало конфликты.

Частично указанные недостатки были устранены с введением в действие приказа ГВСУ КА № 190а от 22 мая 1942г., утвердившего руководство по организации и работе ВСП и приказа НКПС № 39/ЦЗ от 30/I-1945 года.

б/ Начальник ВСП не имел также указаний о его праве привлекать железнодорожников к прохождению военной службы - изучению уставов, военной подготовке -строевым занятиям, несению караульной службы и т.п.

в/ Начальник ВСП не мог и не имел права определять степень виновности и накладывать взыскания на железнодорожников за технические дефекты, обнаруженные в поезде, а в тоже время на него возложена полная ответственность за эксплоатацию ВСП.

Поскольку права и обязанности железнодорожников ВСП точно не регламентированы соответствующим положением, они и не знали каким образом им поступать в случаях, когда начальник поезда нарушает или мешает выполнению положений и инструкций НКПС по уходу и содержанию вагонов ВСП и как следствие - обеспечению безопасности движения .

Приказом НКПС,ЦУПВОСО и ГВСУ от 20 января 1945 года за № 39/ЦЗ поездной вагонный мастер ВСП стал именоваться помощником начальника ВСП по технической части и на него была возложена ответственность за организацию и выполнение работы проводников по поддержанию вагонов в технически исправном состоянии.

I3. БРОНИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ПО ПРИЗЫВУ В КРАСНУЮ АРМИЮ

Железнодорожники, откомандированные для постоянной работы в ВСП, были исключены из штата железных дорог по месту их работы. Поскольку железнодорожники не имели постоянного места жительства и прописки, были нарушены и правила военного учета.

Райвоенкоматы в 1943 году, при проверочном переучете военнообязанных железнодорожников, некоторых железнодорожников ВСП, не имеющих отметок в воинских документах или совсем не имеющих воинских документов, зачисляли или в ряды Красной Армии или в списки дезертиров. Только вмешательство НКПС и НКО дало возможность освободить железнодорожников ВСП-мужчин призывного возраста от зачисления их на действительную службу в рядах Красной Армии и предоставить им отсрочки по призыву на один год. Но все же, некоторое количество поездных вагонных мастеров и электромонтеров было мобилизовано в ряды Красной Армии, а проводники вагонов - мужчины из числа военнообязанных все были мобилизованы, т.к. всем им в предоставлении брони НКО было отказано.

С 1944 года бронирование железнодорожников ВСП выполнял Главвоенсанупр КА. Оформление брони нередко задерживалось получением необходимых для брони анкетных данных, ввиду нахождения железнодорожников ВСП в постоянном движении вместе с поездами.

I4. О ЛЬГОТАХ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, ОБСЛУЖИВАВШИХ ВСП.

Отнесение железнодорожников ВСП к категории вольнонаемных не давало им и их семьям никаких льгот наравне с военнослужащими, в то время, как железнодорожники, откомандированные в подвижные спецформирования НКПС, на основании специального решения Правительства, пользовались всеми льготами военнослужащих.

При расформировании ВСП имели место случаи отказа начальниками ВСП в выплате железнодорожникам компенсации за неиспользованный отпуск, а по прибытии их на прежнее место жительства им отказывали в возвращении жилплощади.

УП. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВСП

В военно-санитарных поездах было занято до 40 % всего эксплоатационного парка пассажирских вагонов, что видно из следующих данных:

Годы	Всего вагонов пассажир. парка по данным переписей	В т.ч. 4-х осн.		Было занято в ВСП:			
		Всего	Из них в рабочем парке.	В физическ. един. всего	В % к общему колич. ваг.	В % к общему парку 4-осн. вагонов	В % к рабоч. парку 4-х осн.
I94I	38539	I9586	I3000	3534	9,2	I8,2	27
I942	32087	I8656	I3000х/	5534	I7,3	29,7	42,5
I943	33276	I7544	I3000х/	4974	I4,9	28,4	38,0
I944	32936	I7I03	I3000х/	4974	I5,I	29	38,0
I945	32555	I7003	I3000х/	4974	I5,3	29,2	38,0

ПРИМЕЧАНИЕ: х/ Взято условно по I94I году, т.к. данных о рабочем парке пассажирских вагонов за I942, I943, I944 и I945 г.г. ЦП не имеет.

Общее количество ВСП, отмобилизованных по мобплану и дополнительно сформированных, было рассчитано на обеспечение санитарных перевозок на Западе и одновременно на Востоке.

Для обеспечения санитарных перевозок на Востоке, на первые дни войны на дорогах Востока оставались в отмобилизованном состоянии ВСП, которые за весь период войны с Германией по прямому назначению не использовывались и изредка выполняли отдельные внутриокружные перевозки. Таких поездов было:

№№ пп	Наименование жел.дорог	Количество ВСП: Всего	В том числе Пост.	Врем.	ПРИМЕЧАНИЕ
I	Амурская	8	2	6	x/ 6 ВСП узкоколейных жел.дор.
2	Приморская	9	I	8	
3	Д-Восточная	5	3	2	
4	Забайкальская	I6	6x/	I0	
	ВСЕГО:	38	I2	26	

Все ВСП, кроме вышеприведенных 38 и 4-х временных, дислоцировавшихся на Ташкентской и Ашхабадской ж.д., после отмобилизования использовались по прямому назначению на советско-германском фронте.

Перед началом военных действий с Японией, распоряжением Генерального Штаба ВС, на дороги Востока были переброшенн с Карельского фронта 8 временных ВСП, 27 санитарных летучек и подтянута с Запада некоторая часть постоянных ВСП.

По ходатайству военных органов Забайкальского фронта, /ВОСО,3/ в декабре 1943 г. была оборудована кадровая часть вагонов для 6 ВСП из узкоколейных вагонов, предназначавшихся для санитарных перевозок с территории Монгольской Народной Республики, в частности с участков: Харанор-Досатуй и Баин-Тумэн-Сухэ-Батор.

Эти ВСП содержались Забайкальской ж.д. и ею же были отмобилизованы в период войны с Японией. Но ввиду жесткости вагонов и их малых габаритов, использование их/для ВСП нежелательно/ практически осуществлено не было.

Количество ВСП, работавших на Западе и одновременно на Востоке, было вполне достаточным. Это обстоятельство позволило в 1942-1943 г.г. поставить в резерв 30 постоянных ВСП, которые в перевозках не участвовали и в последующем были расформированы. Часть вагонов-кадра этих ВСП была использована на пополнение убыли в действующих ВСП.

После капитуляции Германии, обеспечение санитарных перевозок в войне с Японией было проведено небольшим количеством ВСП, и ГОКО постановлением № 9073/Ц от 17 июня 1945 года /приказ НКПС и НКО № 0142-с-721с от 27/VI-1945г/ обязало НКПС и НКО расформировать 100 постоянных ВСП, 120 временных и 150 санитарных летучек. Это количество ВСП в установленные сроки расформировано не было, т.к. ВСП использовались для перевозки демобилизованных и репатриируемых.

Размеры военных действий на японском фронте и скорая капитуляция Японии не потребовали использования всех подго-

товленных средств для транспортировки раненых на Востоке.

IX. НЕДОСТАТКИ В ОБОРУДОВАНИИ ВАГОНОВ КАДРА ВСП

I. Вагон-кухня

а/ Кроме 4-х осных вагонов-кухонь на формировании ВСП еще оставалось несколько десятков двухосных вагонов-кухонь, оборудованных до 1917 года.

Такие вагоны имели малые емкости для запаса воды /от I до 3 кбм./, что не обеспечивало приготовления горячей пищи для всего перевозимого контингента в 600-800 и даже в 1000 человек; в таких вагонах нельзя было иметь необходимое количество заготовительных и складских помещений, удовлетворяющих требованиям технологии приготовления пищи и соблюдения гигиены.

В результате эксплоатации этих вагонов, в период Отечественной войны, по причине деформации кузовов часть таких вагонов НКПС"ом была заменена на 4-х осные.

б/ Дефектом 4-х осных вагонов-кухонь, оборудованных до издания альбома чертежей 1941 г., является отсутствие отопительной системы вагонов, демонтированной при оборудовании вагона под кухню, с расчетом, что пищеварочные котлы и плита обеспечат нужную температуру в вагоне, а подсобные отделения будут иметь температуру, обеспечивающую сохранность скоропортящихся продуктов.

Эксплоатация таких вагонов показала, что после прекращения варки пищи, вагон быстро остывает и в большие морозы

вода, находящаяся в водяных баках и пищеварных котлах замерзает. Поддержание огня в ночное время в одной плите также не обеспечивает надлежащей температуры.

Особенно пагубно отражается на состояние вагонов разница температур в зимнее время в пищеблоке, находящемся в середине вагона, и в подсобных цехах, расположенных по его концам.

Эти помещения остывают, имеющаяся в них вода замерзает, а пар, проникающий в них из пищеблока, оседает на стенках в виде льда, в результате окраска вагона портится, вагон сыреет и, как следствие, разрушается.

Во избежании этих явлений практиковалась постановка в этих отделениях обычных воинских печей.

в/ Разнотипность установленного специального оборудования: пищеварочных котлов /которых насчитывается около 10/ кухонних плит, кипятильников, затрудняла его ремонт, а отсутствие этого оборудования в запасе не позволяли осуществить взаимозамену.

г/ Недостаточная емкость водяных баков, отсутствие боковых дверей затрудняло обслуживание перевозимых контингентов.

д/ Покрытие пола вагона железом, не обеспечивает сохранность пола от влаги, т.к. железо быстро изнашивается.

е/ Различная планировка вагонов также создавала неудобство в обслуживании вагона.

ж/ Недостатком медных и железных пищеварочных котлов является обязательное их лужение. Полуда, помимо расхода дефицитного цветного металла - олова, требует систематической, один раз в 2-3 месяца, задержки ВСП в пунктах ремонта, имеющих горна и другие приспособления, позволяющие выполнять полуду котлов, к тому же работниками, имеющими опыт в этой работе.

Особенно непрактичными, с точки зрения ремонта, являются котлы типа "Сан-Галли", требующие раз"ема при полуде и отдельной пайки швов, хотя в эксплоатации эти котлы удобны.

В котлах других конструкций имел место прогар днищ, расстройство крепления крышек и др.

з/ В кухонных плитах часто возникают: разрушение кирпичной кладки, трещины чугунных плит, прогар железных кожухов духовок.

и/ В кипятильниках: прогорание водяных камер, перегорание колосников, течь во фланцах, отказ от работы клапана водоприемника и др.

2. Вагон аптека-перевязочная

Вагон аптека-перевязочная требовал/редко/незначительного ремонта, износ его небольшой.

Эксплоатация 2-3 осных вагонов-аптек в количестве 70 единиц не вызвала жалоб на неудобства их.

Как недостаток, можно отметить, что эти вагоны тряские на ходу, сухотопкие и малоемкие, а вследствие

83

отсутствия створных углов для проноса носилочных раненых в боковые двери, в зимнее время быстро остывали. Практически же тяжелораненых в вагон-аптеку не заносили. В этих вагонах обрабатывались легко раненые.

Душевые установки 4-х осн. вагонов аптек-перевязочных, предназначенные для обмывки всех перевозимых при заражении отравляющими веществами, в Отечественную войну по назначению не использовались. Учитывая же трудность осуществления обмывки тяжело раненых - считать необходимым пересмотреть этот вид оборудования.

3. Вагон для перевозки тяжело раненых

Вагон для перевозки тяжело раненых не вызывает никаких неудобств, но желательно обеспечить более эффективное его использование, путем переконструирования станков с целью увеличения количества размещаемых тяжело раненых без нарушения удобств.

4. Вагон-изолятор

Вагон-изолятор, являющейся по сути тем же вагоном, что и для тяжело раненых и отличающийся лишь тем, что он разделен в середине глухой перегородкой с дверью и имеет еще меньшую емкость /16-18 чел./.

Практически такие вагоны по назначению мало использовались.

5. Вагон-штаб

Для размещения командования ВСП использовались мягкие или жесткие купированные вагоны с переоборудованием купэ.

6. Вагон-электростанция с двигателем внутреннего сгорания

Положительным является то, что ВСП, имеющий такой вагон, обеспечивается электроосвещением независимо от срока стоянки ВСП и скорости движения поезда. Обычные же вагоны электростанции с аккумуляторными батареями требуют регулярной подзарядки на специальных участках, также могут работать только при определенной скорости движения поезда. При продолжительных стоянках аккумуляторные батареи быстро истощаются и без своевременной подзарядки разрушаются.

К отрицательным сторонам эксплоатации такого вагона относится:

а/ Наличие в ВСП самостоятельного 4-х осн. товарного вагона увеличивает вес и длину поезда;

б/ Требуется квалифицированный машинист;

в/ Требуется дефицитное топливо /мазут/;

г/ Ремонт двигателя внутреннего сгорания, на вагонных участках произвести не представляется возможным;

д/ Требуется создание специального запаса деталей.

Необходимо разрешить вопрос о постановке более компактного агрегата в одном из служебных отделений вагонов--кадра пассажирского вагона.

X. ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С ОРГАНАМИ НКО

По существовавшей практике НКПС, отмобилизовав и сдав ВСП по акту представителям НКО, продолжал нести ответственность за содержание всего подвижного состава; пополнял убыль железнодорожников, а руководство поездов и весь штат военнослужащих считали и вели себя "пассажирами", возложив всю ответственность за подвижной состав на работников транспорта.

В дальнейшем целесообразно было бы отмобилизованные и сданные по акту ВСП полностью считать переданными органам НКО, на обязанности же НКПС оставить:

а/ осуществление контроля за его содержанием /также, как это делается по другим подвижным специальным формированиям НКО/;

б/ производство ремонта подвижного состава ВСП.

XI. ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

На основании накопленного опыта по санитарным перевозкам в Великую Отечественную войну, необходимо провести в жизнь следующие мероприятия:

I. Пересмотреть положение, изданное в июне 1941 г., о военно-санитарных поездах, с точки зрения конкретизации ряда моментов, уточнения прав и обязанностей как служащих железнодорожного транспорта, так и военнослужащих, указаний о санлетучках и др.

2. Составить технические проекты на вагоны: кухню, аптеку-перевязочную, для тяжелораненых и др., с учетом отмеченных недостатков в существующих вагонах.

3. Составить правила оборудования ВСП и руководство по обслуживанию ВСП.

4. Пересмотреть схему формирования всех видов ВСП, с учетом вновь строящегося подвижного состава и модернизации его.

5. Потребовать от органов МВС поставку более совершенного внутреннего оборудования: пищеварочных котлов, кипятильников, кухонных плит, станков для тяжелораненых и др.

6. Проработать порядок движения ВСП, при котором МПС мог-бы увязывать маршруты следования их с подачей в пункты ремонта и др.

7. Предусмотреть возможность прикрепления ВСП к дорогам, в части контроля за их состоянием и обеспечения качественного ремонта.

8. Личный состав железнодорожников, с момента отмобилизования, прикомандированный к ВСП, передать органам МВС через Райвоенкоматы, как военнослужащих.

9. Переработать приказы НКПС и все указания о порядке обеспечения ВСП топливом, свечами, смазочными материалами и другими материалами.

ПРИЛОЖЕНИЕ №-1

В Е Д О М О С Т Ь

количества погруженных ВСП по месяцам и годам Отечественной войны /данные только по постоянным /тыловым поездам/

Г о д ы	Кол-во действовавших ВСП	Количество погруженных ВСП:												
		Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	ВСЕГО
1942 г.	308	335	297	382	319	406	316	256	287	298	212	119	97	3344
Число рейсов на один поезд в м-ц	-	I,I5	0,96	I,24	I,03	I,32	I,02	0,83	0,93	0,97	0,69	0,38	0,3I	I0,8
1943 г.	265	83	I40	217	202	I62	I32	I75	329	245	I8I	249	268	2383
Число рейсов на один поезд в м-ц	-	0,3I	0,53	0,82	0,77	0,6I	0,50	0,66	I,24	0,93	0,68	0,94	I,0I	9,0
1944 г.	265	295	292	307	242	239	I58	27I	339	30I	257	2I0	I73	3028
Число рейсов на один поезд в м-ц	-	I,II	I,I	I,I6	0,92	0,90	0,60	I,03	I,28	I,I4	0,97	0,79	0,65	II,5
1945 г.	265	I96	225	345	342	237	-	-	-	-	-	-	-	-
Число рейсов на один поезд в м-ц	-	74	0,85	I,30	I,29	0,90	-	-	-	-	-	-	-	-

Приложение №2.

СРЕДНЕСУТОЧНАЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОСТОЯННЫХ /ТЫЛОВЫХ/ ВСП ПО МЕСЯЦАМ И ГОДАМ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Годы	Январь			Февраль			Март			Апрель			Май			Июнь		
	Гру-жен.	Поро-жн.	Об-щая	Гру-жен.	Поро-жн.	Об-щая	Гру-жен.	Поро-жн.	Об-щая	Гру-жен.	Порож-няк.	Об-щая	Гру-жен.	Поро-жн.	Об-щая	Гру-жен.	Поро-жн:	Об-щая
1942	281	143	212	296	143	219	283	132	208	267	108	187	308	144	226	322	222	272
1943	196	48	122	230	58	144	197	84	141	322	113	218	339	168	254	327	158	242
1944	271	173	222	263	215	239	277	201	239	271	133	202	320	107	214	349	135	242
1945	251	123	187	260	133	197	228	152	190	309	206	258	283	233	258	336	226	281

Среднесуточная скорость пассажирских поездов была:

в 1941 году - 780 км.
в 1945-46г. - 620 км.

/см.продолжение/

Продолжение
Приложения №-2.

Июль			Август			Сентябрь			Октябрь			Ноябрь			Декабрь		
Гружен.	Порожн.	Общая	Гружен.	Порожн.	Общая	Гружен.	Порожн.	Общая	Гружен.	Порожн.	Общая	Гружен.	Порожн.	Общая	Гружен.	Порожн.	Общая
348	237	263	379	274	326	376	255	316	358	229	294	282	179	230	244	93	168
372	180	276	334	232	283	317	200	258	348	139	244	301	134	218	290	137	214
294	159	226	278	150	214	284	135	209	285	171	228	236	173	205	233	112	172
281	242	261	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ПРИЛОЖЕНИЕ №3

Т А Б Л И Ц А

исполнения ремонта ВСП по годам и месяцам.

№ п	Год	Итого		Январь		Февраль		Март		Апрель		Май		Июнь		Июль		Август		Сентябрь		Октябрь		Ноябрь		Декабрь	
		Пл.	Вып.	Пл.	Вып.	Пл.	Вып.	Пл.	Вып.	Пл.	Вып.	Пл.	Вып.	Пл.	Вып.	Пл.	Вып.	Пл.	Вып.	Пл.	Вып.	Пл.	Вып.	Пл.	Вып.	Пл.	Вып.
I	1942	380	435	-	3	-	4	19	II	36	40	44	69	73	8I	67	64	39	55	35	39	33	3I	19	22	I5	I7
2	1943	405	432	7	I0	I0	I3	25	28	40	46	56	55	59	55	59	55	54	55	36	35	27	29	22	25	I0	26
3	1944	397	404	9	22	I2	20	II	I6	30	33	35	33	45	46	47	42	47	38	49	38	35	37	38	4I	39	38
4	1945	28I	245	3I	24	20	22	I7	20	28	30	33	25	22	I9	20	2I	2I	22	26	20	24	I0	20	I8	I9	I4

ПРИЛОЖЕНИЕ №-4

В Е Д О М О С Т Ь

приписки военно-санитарных поездов к железным дорогам /без ВСП, находившихся на жел.дор.Дальнего Востока/.

№№ пп	Наименование дорог	Всего приписывается ВСП	Сроки ремонта ВСП по месяцам: I	II	III	IУ	У	УI	УII	УIII	IX	X	XI	XII
I	Октябрьск.	30	2	3	2	3	3	2	3	3	3	2	2	2
2	Калининск.	8	I	-	-	I	I	I	I	I	-	I	I	-
3	Западная	7	I	-	I	I	I	I	-	I	-	I	-	-
4	Белорусск.	7	I	-	I	I	I	I	I	-	I	I	I	I
5	Ю-Западная	I5	I	I	I	I	I	I	2	2	-	I	-	I
6	Северная	I0	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
7	Ярославск.	II	I	-	I	I	I	2	I	I	I	I	I	-
8	Горьковск.	5	-	-	-	-	I	I	-	-	I	-	-	-
9	М-Рязанск.	22	2	I	2	2	2	2	2	2	2	2	2	I
I0	М-Киевск.	I0	I	I	-	I	I	I	-	I	I	I	I	I
II	Казанская	7	-	-	-	-	I	-	I	I	I	I	-	I
I2	М-Курская	6	-	-	-	-	I	I	I	I	I	-	-	-
I3	Южная	9	I	I	-	I	I	-	I	I	I	I	I	I
I4	Ю-Донецкая	5	-	-	-	-	I	-	I	-	I	I	I	I
I5	Сталинская	7	I	-	I	-	-	I	I	-	I	I	-	I
I6	М-Донбасск.	7	I	-	-	-	I	I	I	I	I	I	I	-
I7	Ю-Восточн.	I0	-	-	-	I	I	I	I	2	I	I	I	I
I8	С-Кавказск.	II	I	I	-	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I9	Орджоникид.	I2	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
20	Закавказск.	I3	2	I	-	I	I	I	I	I	2	I	I	I
2I	Р-Уральск.	9	I	-	-	-	I	I	I	I	I	I	I	I
22	Им.Куйбыш.	20	2	2	I	2	I	2	2	I	I	2	2	2
23	Оренбургск.	I0	I	I	-	-	I	I	I	I	I	I	I	I
24	Т-Сибирская	7	I	I	-	-	I	I	-	I	I	I	I	I
25	Ташкентск.	I3	-	I	I	I	I	I	2	2	2	I	-	I
26	Ашхабадск.	8	-	-	-	I	I	I	I	I	I	I	-	I
27	Пермская	9	I	-	-	I	I	I	I	I	I	I	-	I
28	Свердловск.	I3	I	I	I	I	I	I	I	2	I	I	I	I
29	Ю-Уральск.	I4	I	I	-	I	2	2	I	2	I	I	I	I
30	Омская	5	-	-	-	-	I	I	I	-	-	I	I	I
3I	Томская	2I	2	I	I	2	2	2	2	2	2	2	I	2
33	Красноярск.	4	I	-	-	-	-	I	-	-	-	-	I	I
33	Винницкая	6	I	-	I	-	-	I	I	-	I	-	I	-
34	Львовская	9	I	-	I	I	I	I	I	I	-	I	-	I
35	Одесская	6	-	I	-	-	-	I	I	I	I	I	-	-
	Итого:	336	3I	20	I7	20	33	39	36	36	35	34	28	28

XIII - А - 3

БАННЫЕ ПОЕЗДА

Банно-прачечно-дезинфекционные /БПП/ и банно-дезинфекционные поезда /БДП/ предназначены для санитарной гигиенической обработки людского состава и стирки белья воинских частей советской армии.

До войны 4 банных поезда находились в ведении Общества Красного Креста и Красного Полумесяца и 4-в ведении санитарного управления Красной Армии.

Работали эти поезда в районах с эпидемическими заболеваниями, преимущественно в приграничных.

Перед началом Отечественной войны, постановлением Правительства, 4 банных поезда от общества Красного Креста и Красного Полумесяца были переданы в ведение ГВМУ Красной Армии.

Для усиления санитарно-дезинфекционных мероприятий в воинских частях, по ходатайству ГВМУ КА, Правительство, в конце 1941 года, обязало НКПС оборудовать и сдать ГВМУ КА 12 банно-прачечно-дезинфекционных поездов. Приказом № 697 от 12 декабря 1941 года НКПС обязал подведомственные ему вагоно-ремонтные заводы в 3-х месячный срок произвести оборудование и сдать указанное количество поездов в эксплоатацию. В это время на железных дорогах возникло общественное движение железнодорожников по постройке в помощь фронту банно-дезинфекционных поездов.

Приказом № 699 от 15 декабря 1941 г. НКПС обязал вагоноремонтные, паровозо-ремонтные депо и вагоноремонтные заводы на средства, собранные железнодорожниками, в двухмесячный срок оборудовать 45 БДП. Фактически же дороги в течение 3-х месяцев,

т.е. к середине 1942 года оборудовали и сдали ГВМУ-НКО 57 БДП и 12 БПП, таким образом, всего к этому времени имелось в эксплоатации 77 банных поездов.

Для укомплектования этих поездов НКПС было выделено подвижного состава:

для 12 БПП товарных вагонов 27х12 = 322 и пассажирских 3х12 = 36, для 57 БДП - 17х57 = 969 и пассажирских 1х57 =57, а всего для 77 банных поездов - 1507 товарных вагонов в двухосном исчислении, 117 пассажирских вагонов в физических единицах и 77 паровозов.ГВМУ МВС из 77 банных поездов было передано для обслуживания желдорвойск ГУВВР"а - 6 БДП и для обслуживания береговой обороны ВМС - 2 БДП.

Кроме того, для обслуживания этих поездов было выделено 154 паровозных бригады или 462 чел. Так как эти поезда, как воинские учреждения, находились в ведении НКО, то ЦВО о их эксплоатации точной информации не имеет.

НКПС указанным поездам на ВРЗ и вагонных участках дорог производил ежегодный плановый ремонт в об"еме:

в 1943 г. 42 БДП и 7 БПП
в 1944 г. 40 " и 10 "
в 1945 г. 42 " и 5 "

стоимость ремонта составляла:

БДП от 35 до 100 тыс.рублей и
БПП от 100 до 250 тыс.рублей.

За время войны от воздушных налетов противника было уничтожено 4 БДП /№№ 66, 51, 22, 75/ и пострадало частично 5 поездов,но последние при ремонте были восстановлены.

Пропускная способность БПП и БДП была расчитана на обмывку 800-900 чел.в сутки, а все поезда могли обеспечивать обмывку 75000 чел.и стирку белья от 20 до 30 тонн в сутки.

По данным ГВМУ-ВС, за время войны БД и БП - поездами было выполнено:

а/ выстирано и отремонтировано 10.296 тонн белья,

б/ обмыто 88.470 тысяч человек.

Стоимость, в среднем, составляла:

1. Стирка 1 кгр. белья - 1 рубль
2. Обмывка 1 чел. - 50 коп.
3. Дезинфекция 1 компл.белья - 1 рубль.

В Ы В О Д Ы :

Во время войны банные поезда проделали большую работу, возложенные на них задачи были ими выполнены. Они получили общее признание моющихся и спасли многих защитников Родины от эпидемических заболеваний.

В мирных условиях банно-дезинфекционные и банно-прачечные поезда содержать нецелесообразно.

Отвлечение большого количества подвижного состава из рабочего парка, его ремонт, ремонт внутреннего специального оборудования, содержание обслуживающего состава, при наличии возможности сандезобработки воинских контингентов в стационарных помещениях, является непроизводительной тратой государственных средств.

Поэтому при нормальных мирных условиях банные поезда существовать не должны.

К 1 ноября 1946 г. все банно-дезинфекционные поезда ПЭУ ГВМУ-ВС расформированы.

XIII - А - 4

ФОРМИРОВАНИЕ БРОНЕПОЕЗДОВ МВС и МВД

Во время Великой Отечественной войны 1941-1945 г.г. действовали бронепоезда трех ведомств:1-Управления Бронепоездов и Бронемашин Главного Бронетанкового Управления Красной Армии /ГБТУ КА/, имевшие назначение - поддерживать своим мощным артиллерийским огнем действия сухопутных войск;2-Управления Противовоздушной Обороны территории страны Красной Армии /ПВО/, имевшие назначение - прикрывать огнем своих зенитных орудий основные железнодорожные коммуникации и районы массовой погрузки и выгрузки войск;3-Управления войск НКВД СССР по охране железных дорог /НКВД/, имевшие назначение - охраны железнодорожных линий тыла Красной Армии /борьба с бандами и диверсантами/.

В части подготовки формирования бронепоездов на военное время, НКПС"ом в мирное время проводились соответствующие мероприятия, этими мероприятиями являлись: - отражение в мобпланах обеспечение и выделение паровозов для бронепоездов, согласно заявок НКО и НКВД, и накопление железнодорожного инструмента, материалов и сигнальных принадлежностей, а также выделение личного состава железнодорожников для комплектования бронепоездов войск НКВД СССР по охране железных дорог.

Новое строительство бронепоездов в мирное время НКПС"ом не планировалось и не производилось. Это строительство осуществлялось на заводах промышленности по заявкам НКО и НКВД.

В непосредственном ведении НКПС бронепоездов не было и содержание боевой части их в мирное время, т.е.бронепаровозов и вагонов кадра /бронеплощадки и ремонтные мастерские/ осуществлялось на собственных базах НКО и НКВД. Боевая подготовка бронепоездных подразделений в предвоенный период проводилась по планам и

программам НКО и НКВД без участия НКПС, поэтому опыта их работы не представляется возможным описать.

В начале войны в ведении ГБТУ КА было около 8 отдельных дивизионов бронепоездов и 15-ти отдельных бронепоездов, укомплектованных по нормам приказа НКО-НКПС № 096 от 9/Ш-1936 г. Всего в этих соединениях было 40 бронированных паровозов, 660 товарных вагонов в 2-х осном исчислении /включая и боевую часть/ и 60 классных вагонов в физических единицах.

В ведении ПВО, в начальный период войны, бронепоездов не было.

В ведении войск НКВД было: 2 особых дивизиона бронепоездов в составе трех мотоброневагонов в каждом, 14 рот мотоброневагонов в таком же составе и 14 отдельных бронепоездов, укомплектованных по нормам "Правил составления бронепоездов и бронедивизионов жел.дор. войск ОГПУ", утвержденных Замнаркома Путей Сообщения и Зам.Председателя коллегии ОГПУ от 18/1--1933 года. Указанные соединения войск НКВД имели в своем составе: бронепаровозов 14, мотоброневагонов 48, классных вагонов - 30, крытых товарных вагонов в 2-х осн.исчислении - 122 и платформ,/в т.ч. и бронеплощадок в 2-х осном исчислении/ - 176.

Военные действия, развернувшиеся на широком фронте с применением в массовых масштабах авиации, бронетанковых и моторизированных войск, вызвали необходимость усиления обороны железнодорожных коммуникаций и в частности - дополнительного строительства общевойсковых и зенитных бронепоездов.

По решениям ГОКО и СНК СССР, приказами НКПС за № 381/Ц от 19/УШ-41 г., № 566/Ц от 22/Х-41 г., № 581/Ц от 1/Х1-41 г.,

№ сс-1/ПЗ от 2/1-44 г. и другими, на паровозо-вагоноремонтные заводы и депо НКПС было возложено, начиная с августа 1941 года, новое строительство общевойсковых бронепоездов для ГБТУ КА и для войск НКВД.

Строительство новых типов бронепоездов-зенитных- было возложено на Мытищинский завод НКВ № 592 /в последствии перешедший в ведение НКТП за № 40/, которому НКПС для строительства и оснащения бронепоездов поставлял паровозы, подвижной состав, железнодорожное имущество и инструмент, а для построенных этим заводом бронепоездов, НКПС также комплектовал личный состав железнодорожных специальностей /паровозные и поездные бригады и др./. В последующем-комплектование личного состава железнодорожных специальностей для бронепоездов как ПВО, так и НКВД, стали производить Райвоенкоматы в порядке призыва на действительную военную службу. Вызвано это было тем, что выделенные непосредственно НКПС"ом железнодорожники считались вольнонаемными и на них не распространялись ни воинский дисциплинарный устав, ни льготы, установленные для военнослужащих и их семей, железнодорожные бригады бронепоездов не обеспечивались ни обмундированием, ни питанием, хотя и находились в одинаковых условиях с военнослужащими бронепоездов и в одинаковой степени подвергались опасности.

Всего за годы Отечественной войны на паровозо-ремонтных и вагоно-ремонтных заводах НКПС, в паровозных и вагонных депо железных дорог было построено:

141-бронепоезд для ГБТУ КА;

10 - бронепоездов и отдельно 7 бронепаровозов и 20 бронеплощадок ПВО для войск НКВД

и для строительства, и оснащения 126 зенитных бронепоездов ПВО заводу НКВ № 592 НКПС"ом выделено: паровозов серии "Щ" - 126, крытых 4-х осных вагонов 126, крытых 2-х осных вагонов - 630, платформ 2-х осных 1134 и 126 комплектов железнодорожного инструмента, материалов и сигнальных принадлежностей по наименованию и в количестве, согласно прилагаемой ведомости №1.

Ведомость № 1

инструмента, материалов и сигнальных принадлежностей, выделенных НКПС"ом для укомплектования 126 зенитных бронепоездов

/основание - приказ НКПС № СС-241/Ц от 18/1У-42 г./

№№ пп	Наименование	На 1 поезд	На 126 поездов
1	Рельс	8 шт.	1008 шт.
2	Шпал	50 "	6300 "
3	Накладок	20 "	2520 "
4	Подкладок	200 "	25200 "
5	Костылей	600 "	75600 "
6	Болтов	40 "	5040 "
7	Кусков шпал	16 "	2016 "
8	Ломов костыл.железных	2 "	252 "
9	" остроконечных	2 "	252 "
10	Молотков костыльных	2 "	252 "
11	Ключей путевых	2 "	252 "
12	Топоров русских	1 "	126 "
13	Путевых рабоч.шаблонов	1 "	126 "
14	Поперечных пил	1 "	126 "
15	Сигнальных приборов	1 компл.	126 компл.
16	Домкратов 2-х тонных	2 шт.	252 шт.
17	Фонарей сигнальных поездных	1 компл.	
18	Флажков желтых	4 шт.	504 шт.
19	" красных	4 "	504 "
20	Петард	2 коробки	252 кор.
21	Рожков сигнальных	2 шт.	252 шт.
22	Свистков	2 "	252 "
23	Башмаков тормозных	2 "	252 "
24	Фонарей сигнальн.ручных	2 "	252 "
25	Кабур для сигн.флажков	2 "	252 "
26	Масленок для поездных вагонных мастеров.	2 "	252 "

По решению ГОКО снабжение железнодорожным инструментом, материалами и сигнальными принадлежностями, вновь формирующихся бронепоездов войск НКВД по охране железных дорог, НКПС производил, согласно табелей приказа НКВД-НКПС № 529/677/ЦЗ от 2/УШ-43 г., а бронепоездов ГБТУ КА в начале, согласно табелей № 1 и № 2 приказа НКПС № С-7/ЦЗ от 3/II-1942 г., а затем, согласно табелей № 1 и 2 приказа НКПС № С-623/ЦЗ от 20/1Х-1944г.

Строительство бронепоездов на заводах НКПС и в железнодорожных депо проходило с большими трудностями. Часть заводов и депо, строивших бронепоезда, подверглись оккупации. В связи с этим строительство бронепоездов переносилось на дороги и заводы глубокого тыла. Отправленные в порядке эвакуации на заводы и депо спецматериалы и на половину готовые броневдиницы нередко терялись вовсе или приходили с очень большими задержками в пути.

Опыта работы по строительству бронепоездов заводы НКПС и депо не имели. Специальной стали /брони/ не хватало, а часто и совсем не было. Специальных технических указаний и чертежей не было. Все это приводило к тому, что бронепоезда строились разнотипными из 4-х и 2-х осных платформ или полувагонов, с покрытием их простым котельным железом или сырой бронью без термической обработки, часть бронеплощадок строилась из полувагонов с бетонными стенками, что доводило нагрузку на ось, при полном боевом комплекте до 25 тонн.

Наряду со строительством бронепоездов по постановлениям Правительства и по приказам НКПС, ряд бронепоездов строились по инициативе и на средства трудящихся.

Часть вновь строящихся бронепоездов шла на увеличение количества действующих бронепоездных подразделений, а часть - в резерв главного командования для восстановления и пополнения частично или полностью выбывших бронепоездов в результате военных действий.

К концу Великой Отечественной войны количество действующих бронеподразделений было: в распоряжении ГБТУ КА 59 отд.дивизионов бронепоездов, 9 отд.бронепоездов и один учебный полк бронепоездов, укомплектованных по нормам приказов НКПС № С-51/Ц от 24/1-1942 г. и НКО № 021 от 4/П-1944 г. и имевших в своем составе: паровозов 221 /в т.ч. бронированных 132 и черных 89/, классных вагонов - 68, крытых тов.4-х осн.вагонов - 308, крытых тов.2-х осных ваг. - 689 и платформ /в т.ч.и бронеплощадки/ в 2-х осном исчислении - 940; в распоряжении Главного Управления ПВО КА было - 126 бронепоездов, укомплектованных подвижным составом, железнодорожными материалами, инструментом, сигнальными принадлежностями и личным составом, согласно норм, утвержденных приказом НКПС № сс-241/Ц от 16/1У-42 г. и имевших в своем составе: 126 полубронированных паровозов сер.Щ, 126 крытых 4-х осн.тов.вагонов, 630 крытых 2-х осных тов.вагонов и 1134 платформы в 2-х осн.исчислении /в т.ч. и бронеплощадки/; в распоряжении НКВД СССР было 31 подразделение, из них: 29 отдельных бронепоездов, укомплектованных по нормам приказа НКВД-НКПС № 529/677/ЦЗ от 2/УШ-43 года; 1 отдельный /учебный/ дивизион бронепоездов в составе 2-х бронепоездов и один особый зенитный дивизион бронепоездов, укомплектованный по нормам

приказа НКПС № СС-199/ЦЗ от 26/XII-1942 г. /в 1946 году переведенный на нормы по приказу № 529/677/ЦЗ/.

Во всех 31 бронеподразделениях НКВД было занято: паровозов 33, из них: бронированных 31, черных 2, крытых товарных в 2-х осн. исчислении вагонов - 518, платформ в 2-х осн.исчислении /с учетом бронеплощадок/ - 396, классных 4-х осн. ваг.-34 и 31 комплект железнодорожных материалов, инструмента и сигнальных принадлежностей, согласно табелей приказа НКВД-НКПС № 529/677/ЦЗ от 2/УШ-1943 г.

До августа месяца 1942 года бронепоезда, в основном, строились по чертежам Полтавского паровозо-ремонтного завода, разработанными заводом в порядке собственной инициативы при содействии командования Юго-Западного фронта.

По мере накопления опыта в строительстве бронепоездов появилась возможность перейти к строительству более совершенных бронепоездов, поэтому в 1942 году Управлением Бронепоездов ГБТУ КА были разработаны и преподаны для строительства на заводах НКПС и в железнодорожных депо новые чертежи - на бронепаровоз, бронеплощадки и площадки ПВО:- бронепоездов, облегченного типа.

На принадлежащие НКПС и дорогам пункты строительства бронепоездов, по решению ГОКО, стала поступать термически обработанная сталь готового раскроя /в виде карточек различных толщин - 10,15,30 и 45 мм/, изготавливаемая заводами НКТП и НКЧМ. Это дало возможность перейти к строительству типовых бронепоездов с нормальной нагрузкой на ось.

Все, ранее построенные бронепоезда, имели своим недостатком не только разнотипность в качестве бронировки и осности

подвижного состава, но и разнотипность и разнокалиберность артиллерийских систем. Эти обстоятельства в условиях фронта вызывали большие затруднения в снабжении бронепоездов боекомплектами. Поэтому, по ходатайству Военного Совета БТ и МВ КА, Государственный Комитет Обороны своим постановлением от 18/Ш-1943 года обязал НКПС произвести перевооружение всех, ранее построенных бронепоездов, с заменой пушек старых и иностранных образцов на пушки танка Т-34. Работы по перевооружению совмещались с производством того или иного вида ремонта бронепоездов. Всего, во исполнение этого постановления ГОКО, в 1943 году заводами и депо НКПС было перевооружено 51 бронепоезд.

Вид ремонта, с указанием пунктов производства работ, характеризуется следующей таблицей:

№-№ п/п	Вид ремонта	Количество перевооруженных бронепоездов.
1	Капитально-восстановительный	11
2	Средне-восстановительный	39
3	Малый восстановительный	1
	ИТОГО:	51

Из них, на: ПРЗ-10, ВРЗ-17, ВЧ-11 и ТЧ-13 и бронепоездов.

Ремонт бронепоездов ГБТУ КА и НКВД осуществлялся по решению ГОКО или СНК, а ремонт бронепоездов ПВО, как более легких и простых по конструкции, осуществлялся по приказам НКПС или дорог на основании заявок командования фронтов.

При планировании ремонта бронепоездов учитывались не только установленные плановые сроки ремонта и пробега, но и возможность повреждения бронепоездов в результате боевых действий. Поэтому ремонт бронепоездов планировался и осуществлялся, в течение Великой Отечественной войны, на заводах и депо НКПС следующих видов:

№-№ п/п	Вид ремонта	Количество отремонтированных бронепоездов.
1	Капитально-восстановительный	52
2	Средне-восстановительный	115
3	Малый восстановительный	277
4	Текущий промывочный	3140

С выходом Красной Армии на западные границы, для обеспечения пропуска бронепоездов за пределы государственной границы СССР, НКПС, по ходатайству командующего БТ и МВ КА, издал приказание № ИЗ-1558-С от 14.X-1944 г. о приведении действующих бронепоездов к габариту подвижного состава западно-европейских железных дорог.

В ноябре месяце 1944 г. Управлением бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА, совместно с Паровозным и Вагонным Управлениями НКПС, были разработаны и преподаны железным дорогам и ремонтным заводам НКПС технические указания по уменьшению габаритов бронепаровозов и бронеплощадок. Вместе с этим, во исполнение приказания НКПС № ИЗ-1558-с от 14/X-44 года, в марте месяце 1945 г. были разработаны ЦВО и утверждены Зам.Народного Комиссара Путей Сообщения т.Гарнык В.А. "Правила пропуска броне-

поездов, бронепаровозов и бронеплощадок по восстановленной сети железных дорог за пределами государственной границы Союза ССР".

Согласно этим указаниям, ремонтными заводами НКПС и депо дорог в 1У квартале 1944 года и в первом полугодии 1945 года, были приведены к габариту западно-европейских дорог 63 бронепаровоза и 160 бронеплощадок.

В дальнейшем, указанные работы, ввиду окончания войны, были приостановлены и на основании постановления Совета Министров было приступлено к расформированию бронепоездов.

К середине 1946 года были расформированы и разбронированы, с передачей подвижного состава и паровозов в рабочий парк железных дорог, все зенитные бронепоезда ПВО, за исключением одного бронепоезда № 56. В третьем квартале 1946 года также было поступлено и со всеми бронепоездами войск МВД по охране железных дорог, за исключением одного 31-го особого дивизиона бронепоездов, переведенного на двух-бронепоездной состав по нормам приказа НКВД-НКПС № 529/677/ЦЗ от 2/УШ-1943 года.

15/УШ-1945 года приказанием НКПС № И2-2168-с, согласованным с ГБТУ КА /т.Вершининым/, было установлено расформирование и разбронирование 39 бронепоездов ГБТУ КА, с передачей в рабочий парк дорог всего освобождающегося подвижного состава. [illegible]. Эти работы выполнялись в течение 1У квартала 1945 года и первого полугодия 1946 года.

По плану, утвержденному 1/У1-1946 г. начальником тыла и заместителем Министра Вооруженных Сил СССР т.ХРУЛЕВЫМ, во

II полугодии 1946 г. МПС"ом была проведена работа по расформированию еще 15 отдельных дивизионов бронепоездов и 2 отдельных бронепоездов и переводу на стационарное положение одного отдельного учебного полка бронепоездов ГБТУ ВС.

В первоначальный период войны бронепоезда сыграли исключительную роль: ведя нередко тяжелые арьергардные бои на основных железнодорожных коммуникациях, бронепоезда прикрывали наши войска в период временного отступления Красной Армии.Этот период является периодом наиболее эффективного применения и использования бронепоездов. Бронепоездные подразделения понесли самые наибольшие потери и повреждения материальной части,именно в начале войны.

С ростом поставок на фронт самолетов, танков и артиллерии, роль бронепоездов снизилась. Еще заметнее снизилась их роль и эффективность их действия с момента общего перехода Красной Армии в наступление. Так как, вследствие колоссальных разрушений, произведенных противником на железнодорожном транспорте, бронепоезда часто оказывались не в состоянии следовать вместе с передовыми наступающими частями Красной Армии. Поэтому, с момента перехода советских войск в наступление и до самого окончания Великой Отечественной войны роль бронепоездов и эффективность их дайствий были незначительны.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Бронепоездов в дальнейшем не строить и на вооружение не иметь.

Для прикрытия основных железнодорожных коммуникаций, же-

лезнодорожных искусственных сооружений и мест массовой погрузки и выгрузки войск, бронепоезда, как менее маневренные в связи с привязкой их к рельсовому пути, могут и должны быть свободно с большей эффективностью заменены самоходными, более маневренными артиллерийскими и зенитными установками на автодорожном ходу.

отп.2 экз.

XII - А - 5

ЗЕНИТНО-ПУЛЕМЕТНЫЕ-ПУШЕЧНЫЕ ВАГОНЫ /ЗПВ/

Зенитно-пулеметные-пушечные вагоны /ЗПВ/ предназначены для обеспечения противовоздушной обороны эшелонов с маршевым пополнением, снабженческих, эвакуационных, санитарных и других поездов, (не имеющих своих активных средств ПВО) в пути их следования в полосе прифронтовых жел.дорог.

Каждому поезду, подлежащему сопровождению ЗПВ, придавался один взвод ЗПВ в составе двух вагонов, из которых один ставился в головной, а другой в хвостовой части поезда. Указания о сопровождении поездов взводами ЗПВ давались начальниками передвижения войск на дорогах.

Взводы ЗПВ сводились в батальоны, полки, которые подчинялись и управлялись Центральным Управлением Военных Сообщений Красной Армии.

В предвоенный период, при разработке мероприятий по подготовке железнодорожного транспорта к работе в военное время, в мобплане, специальным разделом, предусматривалась противовоздушная оборона поездов в пути их следования. Для этой цели, по заранее разработанным чертежам - "ЗПВ-2", было заготовлено и хранилось в мобзапасе на дорогах следующее количество комплектов спецоборудования:

№-№	Наименование жел.дорог	Пункты хранения	Кол-во комплектов спецоборудов. ЗПВ.
1	Калининская	Вел.-Луки	30
2	Белорусская	Гомель	45
3	Западная	Смоленск	60
4	Юго-Западная	К и е в	55
5	Им.Молотова	Ч и т а	85
6	Амурская	Куйбышевка Вост.	35
7	Д-Восточная	Хабаровск	35
	Итого:		345

Начальники дорог обязаны были обеспечить подачу подвижного состава - крытых вагонов грузоподъемностью в 16,5 тонн-к пунктам хранения оборудования ЗПВ-2 в М-1, а оборудование вагонов произвести и закончить не позднее М-2.

Кроме этого, мобпланом предусматривалось изготовление в 1941 году на заводе НКПС "Память Революции 1905 года" еще 50 комплектов "ЗПВ-2", из которых 20 комплектов - для Белостокской, 20 - для Львовской и 10 - для Брест-Литовской жел.дорог.

В первые месяцы войны фактически было оборудовано и введено в строй не более 50% от общего количества ЗПВ, предусмотренных мобпланом. Об"ясняется это отчасти тем, что ряд дорог не успели произвести оборудование и установить вооружение в ЗПВ, а отчасти и тем, что пулеметные установки,оказались малоэффективными.

Последнее обстоятельство заставило Центральный Военный Отдел НКПС совместно с ЦУПВОСО КА принять меры к замене пулеметов более мощным типом зенитного вооружения ЗПВ.

В конце 1942 года этот вопрос при содействии ГАУ КА был, в основном, разрешен: подобрана легкая самолетная 20 м/м пушка "Швак", или ТНШ-20; разработаны чертежи, по которым в вагонном депо ст.Подмосковная Калининской ж.д. были изготовлены опытные приспособления /вертлюг и треног/ и затем произведено оборудование опытного вагона этим новым типом зенитно-пушечного вооружения. Вагон, после проведенных в декабре месяце 1942 года испытаний, был принят на вооружение, а Центральным Военным Отделом были составлены специальные "Указания по изготовлению и сборке всех деталей и приспособлений и по пригонке их к

пушке "Шваk" /ТНШ-20/, устанавливаемой в крытый 20 тонный вагон /ЗПВ/. Указания были разосланы всем пунктам, на которых производились работы по серийному оборудованию ЗПВ.

С января месяца 1943 года оборудование - строительство зенитно-пулеметных вагонов по чертежам "ЗПВ-2" было прекращено /за период войны 1941-1942 г.г., в вагонных депо было оборудовано 663 зенитно-пулеметных вагона по чертежам "ЗПВ-2"/, а выбывающие из строя в результате бомбежки такие вагоны стали заменяться уже зенитно-пушечными вагонами. По решениям ГОКО и СНК, а также и по отдельным приказаниям и распоряжениям НКПС было изготовлено и оборудовано с установкой пушек ТНШ-20, всего 827 вагонов.

Вооружение ЗПВ пушками ТНШ-20, вместо пулеметов нормального калибра, сразу-же дало положительный эффект. Из информации Зам. Начальника Военных Сообщений Красной Армии генерал-майора технических войск тов. СТЕПАНОВА от 25.УП.1943 года /письмо № ЗР/286937-сс/, видно, что, если с начала войны и до 1.УП.43 г. зенитно-пулеметными взводами при сопровождении поездов, было сбито всего 29 вражеских самолетов, не считая самолетов, сбитых совместно с зенитными средствами других воинских частей, то надо отметить, что в это число входит 14 самолетов, сбитых только за период март-июль м-ц 1943 года, т.е. за время приема на вооружение ЗПВ пушек ТНШ-20.

В среднем - за один месяц - все, вместе взятые, зенитные пулеметно-пушечные взводы в тот период сопровождали от 2900 до 3200 различных эшелонов, транспортов /в основном с боеприпасами и горючим/ и санитарные поезда. Опыт показал, что почти

все транспорта, сопровождаемые зенитными вагонами, несмотря на нападения вражеской авиации, доходили к месту своего назначения без повреждения, так как самолеты противника огнем ЗПВ или совершенно отгонялись или вынуждались подниматься на большую высоту, вследствии чего не могли вести прицельного бомбометания.

По мере развития авиационной техники и искусства бомбометания, пред"являлись и более повышенные требования к противовоздушной обороне транспортов, эшелонов с маршевым пополнением, ВСП и др. В связи с этим, в марте месяце 1944 года, были проведены работы по оборудованию опытного вагона уже 25 м/м автоматической зенитной пушкой. Работы эти проводились ЦВО совместно с ЦУПВОСО КА силами 79-го особого дивизиона ПВО на ст.Москва-пасс.Московско-Курской жел.дор.

В дальнейшем, после проведенных испытаний, и до окончания войны все зенитно-пушечные вагоны стали оборудоваться по этому опытному образцу автоматическими зенитными пушками калибра 25 мм.

Всего этими пушками было оборудовано 200 зенитно-пушечных вагонов /см.распоряжение Наркома № 10402-с от 26.7.44 г./ и несколько десятков таких пушек было установлено на 2-х осных платформах. Таким образом, всего за время Великой Отечественной войны, НКПС"ом было оборудовано 1690 зенитно-пулеметных и пушечных вагонов.

К концу войны действующих зенитно-пулеметных и пушечных вагонов было 1100. По окончании войны вагоны были разоборудованы и сданы в эксплоатационный парк жел.дорог.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Зенитно-пушечные вагоны во время Отечественной войны зарекомендовали себя как более возможное и эффективное средство противовоздушной обороны в пути следования воинских поездов и транспортов, не имеющих своих активных средств ПВО.

В дальнейшем, при составлении мобилизационных мероприятий, МПС необходимо предусмотреть и запланировать изготовление специального оборудования, а также - план оборудования зенитно-пушечных вагонов на ремонтных пунктах железных дорог. Для усиления огневой мощи ЗПВ, при использовании существующего вооружения, желательно разработать конструкцию спаренной или строенной пушечной установки, к разработке которой было приступлено в конце войны, но прервано в связи с ее окончанием.

Б. СПЕЦФОРМИРОВАНИЯ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

I. ФОРМИРОВАНИЕ И РАБОТА ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННЫХ ОТДЕЛЕНИЙ /ВЭО/.

I. ВВЕДЕНИЕ

Мобилизационным планом НКПС 1941 года было предусмотрено формирование подвижных Военно-Эксплоатационных отделений /ВЭО/, на которые возлагались следующие задачи:

а/ эксплоатация прифронтовых и фронтовых железнодорожных участков;

б/ содержание и ремонт пути, искусственных и гражданских сооружений, устройств тягового хозяйства, связи и СЦБ;

в/ производство работ по ликвидации последствий налетов авиации и наземных групп противника;

г/ обеспечение мероприятий по противовоздушной и противохимической обороне обслуживаемого участка;

д/ осуществление постоянной связи с командованием Красной Армии и органами Военных Сообщений.

Количество Военно-Эксплоатационных Отделений, подлежащих формированию, было установлено по числу предполагаемых фронтов, из расчета одно ВЭО для каждого фронта, без учета количества имеющихся в районе фронта железнодорожных направлений.

Подготовительные мероприятия к формированию ВЭО производились в мирное время, в соответствии штата № 047/37, утвержденного заместителями Наркомов Путей Сообщения и Обороны 16/IУ-1941 года.

Планируемая мобпланом НКПС мощность ВЭО была рассчитана на комплексное обслуживание железнодорожного участка протяженностью от 200 до 250 клм. Штат личного состава каждого ВЭО был предусмотрен численностью 1990 человек.

В ходе войны, эта мощность ВЭО была пересмотрена и установлена трех категорий:

1-я категория -1990 чел. -для обслуживания участка до 200 клм.

2-я -"- -1249 чел. -"- -"- до 150 "

3-ья -"- - 934 чел. -"- -"- до 100 "

Эти штаты были разработаны Центральным Военно-Мобилизационным Управлением НКПС в феврале месяце 1942 г.

Личный состав Военно-Эксплоатационных Отделений был переведен на положение состоящих в рядах Красной Армии с распространением на него устава внутренней службы и дисциплинарного устава Красной Армии, а также всех льгот по налогам и пенсиям, которыми пользовались военнослужащие и их семьи, но с применением существовавшей системы оплаты труда железнодорожников.

П. ФОРМИРОВАНИЕ ВЭО

Формирование и под"ем Военно-Эксплоатационных Отделений, произведенные в Великую Отечественную войну,

необходимо подразделить на три периода:

I/ с об"явлением мобилизации;

2/ временного отхода частей Красной Армии;

3/ подготовки к наступлению и во время наступления Красной Армии.

I. ПЕРВЫЙ ПЕРИОД

В мирное время мобилизационным планом НКПС было предусмотрено формирование I5-ти Военно-Эксплоатационных Отделений на следующих дорогах:

№№ пп	Дорога формирования	№-№ ВЭО	Категория ВЭО	Срок под"-ема	Намечаемое направление для обслуживания
I	Кировская	I	П	М-7	Выборг-госграница
2	Юго-Восточная	6	П	М-I0	Станиславов-Вороненка.
3	М-Рязанская	7	П	М-I2	Лапы-Крупе-Зарембы
4	Омская	I0	П	М-5	Борзя-Госграница
5	С-Кавказская	II/I7	П	М-I0	Самбор-Сянки
6	Южная	I2	П	М-7	Бельцы-Унгены-Госграница.
7	Сталинская	I3	П	М-I0	Черновицы-Госграница
8	Ленинградск.	2	П	По особому. распоряжению	Резервное.
9	Свердловская	3	П	-"-	-"-
I0	Ю-Уральская	4	П	-"-	-"-
II	В-Сибирская	5	П	-"-	-"-
I2	Им.Куйбышева	8	П	-"-	-"-
I3	Оренбургская	9	П	-"-	-"-
I4	Ю-Донецкая	I4	П	-"-	-"-
I5	С-Донецкая	I5	П	-"-	-"-

В силу создавшейся обстановки на фронте, в связи с временным отступлением Красной Армии, и эвакуацией имущества некоторых железных дорог, расположенных западнее меридиана Москвы, поднятые по мобплану с об"явлением моби-

лизации подвижные Военно-Эксплоатационные Отделения в 1941 году использовались не по специальности, а на строительно-восстановительных работах прифронтовых железных дорог /Моск.-Окружная, Октябрьская, Сталинградская, Кировская ж.д./ и частично для усиления работ в линейных хозединицах прифронтовых дорог.

2. ВТОРОЙ ПЕРИОД

В октябре месяце 1941 года немецкие войска были на ближайших подступах к столице нашей Родины - Москве.

Дороги Московского узла: Моск.-Курская, М-Донбасская, Моск.-Киевская, Западная, Калининская и Октябрьская, за исключением небольших участков, оказались на территории временно занятой противником, управления же этих дорог были эвакуированы в тыл.

Для выполнения требований фронта по бесперебойному подвозу резервов, материальной части и боеприпасов и для об"единения руководства работой Московского узла и прилегающих к нему железнодорожных участков, для поднятия производственной и воинской дисциплины среди железнодорожников, в соответствии с постановлением Государственного Комитета Обороны от 24/X-1941 г. за № 832 и приказа НКПС № С-568/Ц от 25/X-1941 г., на базе существующих отделений движения и других хозединиц Московского узла, было организовано 12-ть следующих стационарных Военно-Эксплоатационных отделений Московского узла:

№№ пп	№-№ ВЭО	Дорога формирования.	Когда сформировано ВЭО.	Обслуживаемые участки	ПРИМЕЧАНИЕ
I	30	М-Окружная	25/X-41г	В границах всей дороги.	
2	31	М-Рязанская	-"-	Москва-Воскресенск-Куровская, Москва-Куровская-Орехово.	
3	32	Ярославская	-"-	Москва-Александров	
4	33	М-Курская	-"-	Москва-Петушки.	
5	34	-"-	-"-	Москва-Серпухов	
6	35	М-Донбасск.	-"-	Москва-Ожерелье--Михайлов.	
7	36	Ярославская	-"-	Москва-Кашин.	
8	37	М-Киевская	-"-	Москва-Нара.	
9	38	Западная	-"-	Москва-Голицино-Звенигород.	
I0	39	Калининская	-"-	Москва-Нахабино	
II	40	Октябрьская	-"-	Москва-Ховрино--Клин.	
I2	41	М.-Курская	23/XП-41 года.	Тула-Узловая, Тула-на Калугу.	

Общее руководство этими ВЭО Московского узла осуществлялось специально созданным для этой цели - Военно-Эксплоатационным Управлением /ВЭУ/.

На весь личный состав ВЭО Московского узла были распространены действующие в Красной Армии уставы, а работники, связанные с движением поездов, были переведены на казарменное положение.

Эта организационная перестройка в период до момента начала наступления советских войск в западном направлении, дала свои положительные результаты в деле выполнения заданий по оперативным и снабженческим воинским перевозкам

для фронта. Впоследствии же, когда все дороги полностью были освобождены, стационарные ВЭО Мосузла стали являться тормозом в нормальной работе ж.д. Центра, вследствие чего они и были упразднены.

Приложение № I.

Опыт работы стационарных Военно-Эксплуатационных Отделений Московского узла в период наступления немецких войск на Москву, затем в период подготовки к наступлению Красной Армии, полностью себя оправдал.

В результате организации стационарных ВЭО была достигнута и обеспечена в наиболее напряженный период работы устойчивая производственная и воинская дисциплина среди железнодорожников Московского узла.

С наступлением Красной Армии восстановительную и эксплоатационную работу на освобожденных от врага участках осуществляли прибывшие из эвакуации Управления дорог и их линейные хозединицы, а оказавшиеся в тылу стационарные Военно-Эксплоатационные Отделения Московского узла, во главе с ВЭУ, оказались излишними. Поэтому, на основании постановления ГОКО от 17/П-1942 г. № 1469 и приказа НКПС № 25/ЦЗ от 18/Ш-1942 г. ВЭУ и ВЭО Московского узла были расформированы.

Приложение № 2.

Формирование дополнительных подвижных Военно-Эксплоатационных Отделений.

Одновременно с расформированием ВЭО Московского узла развернулась большая работа по формированию подвижных

Военно-Эксплоатационных Отделений для эксплоатации освобождаемых от противника фронтовых железнодорожных участков.

25/П-1942 года приказом НКПС № С-131/Ц дорогам тыла было дано задание сформировать по сокращенному штату /934 человека/ пятнадцать подвижных Военно-Эксплоатационных Отделений. Эта работа дорогами была выполнена 15/У-1942 года.

Приложение №-3.

Все эти ВЭО были подняты и отправлены по назначению в сроки, указанные в приказе.

Кроме того, приказом НКПС от 9/У-1942 г. № С-326/Ц было дано задание дорогам: Забайкальской, Амурской, Дальневосточной и Приморской к 1/УI-1942 г. сформировать по одному Военно-Эксплоатационному Отделению, с условием под"ема их по особому распоряжению НКПС.

Приложение №-4.

Таким образом, для обслуживания прифронтовых участков было сформировано всего 32 подвижных ВЭО вместо 15, предусмотренных мобпланом НКПС в мирное время.

Организация стационарных Военно-Эксплоатационных Отделений на всех железнодороных участках, непосредственно прилегающих к фронту.

Когда враг ожесточенно рвался к Сталинграду, в Закавказье и к Воронежу, в этот напряженный момент на фронтах явилась необходимость в особо слаженной работе всех звеньев железнодорожного транспорта на прифронтовых участках и в концентрации руководства всеми хозединицами этих

участков в одних руках, для чего, в соответствии с постановлением ГОКО № 2268-с от 7/IX-1942 года, приказом НКПС №-СС-941/Ц от 14/IX-1942 г.,- система эксплоатации прифронтовых участков железных дорог была реорганизована.

Приложение №-5.

Реорганизация эта заключалась в следующем:

I. Эксплоатация головных железнодорожных участков протяжением в 30-40 клм., непосредственно прилегающих к фронту, возлагалась на отдельные эксплоатационные роты желдорвойск /ОЭР/.

2. Эксплоатация прифронтовых участков - вслед за ОЭР - возлагалась на стационарные Военно-Эксплоатационные Отделения, организованные на базе существовавших отделений движения и других хозединиц по приказу НКПС № СС-941/Ц, действовавших в границах отделений движения по схеме и штатам ВЭО в Московском узле.

Стационарные ВЭО были организованы на следующих дорогах:

№№ пп	№-№ ВЭО	Дороги формирования	Отделения дорог, на которых формировались стационарные Военно-Эксп. Отд.	ПРИМЕЧАНИЕ
I	I0I	Кировская	Массельское	
2	I02	-"-	Кандалакшское	
3	I03	-"-	Кемьское	
4	I04	-"-	Мурманское	
5	I26	-"-	Волховстроевское	
6	I05	Северная	Бабаевское	
7	I06	-"-	Исакогорское	
8	I07	Октябрьская	Хвойнинское	
9	I08	-"-	Бологовское	

№№ пп	№-№ ВЭО	Дороги формирования	Отделения дорог, на которых формировались стационарные Военно-Эксплоатационные Отделения.	ПРИМЕЧАНИЕ
10	109	Калининская	Торжковское	
11	138	-"-	Осташковское	
12	110	-"-	Московское	
13	111	-"-	Торопецкое	
14	119	-"-	Медведевское	
15	112	Западная	Московское хд	х/ с участками на Занозную и Фаянсовую.
16	113	М-Киевская	Московское	
17	114	-"-	Калужское	
18	115	М-Курская	Тульское	
19	116	М-Донбасская	Верховское	
20	117	-"-	Узловское	
21	118	-"-	Лев-Толстовское	
22	120	М-Рязанская	Грязинское	
23	121	Ю-Восточная	Поворинское	
24	122	-"-	Арчединское	
25	123	-"-	Сталинградское	
26	124	-"-	Иловля-Камышин	
27	125	С-Кавказская	Туапсинское	
28	127	Орджоникидзев.	Прохладнинское	
29	128	-"-	Грозненское	
30	129	-"-	Махач-Калинское	
31	130	Р-Уральская	Ахтубинское	
32	131	-"-	Астраханское	
33	132	Оренбургская	Кандагач-Гурьев	
34	133	Закавказская	Бакинское	
35	134	-"-	Самтредиское	
36	135	-"-	Ленинаканское	
37	136	-"-	Алятское	
38	137	Ашхабадская	Красноводское	
39	139	М-Донбасская	Елецкое /	Сформир.по приказу №С-983/Ц от 21/IX-42 г.
40	140	Ю-Восточная	Лискинское /	
41	141	Р-Уральская	Палассовское	Приказ №С-1018/ /ЦЗ от 30/IX-1942 г.
42	146	Орджоникидз.	Кизлярское	Приказ №С-1043/ /Ц от 5/X-42г.

Вместо стр.327 ошибочно проставлена стр.328, поэтому пропуска листа нет. 328.

Таким образом, к 25/IX-1942 г. все прифронтовые железнодорожные участки были опоясаны системой ОЭР и ВЭО как подвижных, так и стационарных.

В связи с переходом в наступление Красной Армии и быстрым освобождением от противника значительной части территории СССР, железные дороги успешно развертывали на освобожденных участках нормально действующие хозединицы, располагавшиеся значительно ближе к фронту нежели стационарные ВЭО, надобность в которых в силу указанных обстоятельств уже отпала. Поэтому, 25/XII-1942 года, приказом НКПС № С-1293/Ц, - стационарные ВЭО были ликвидированы и установлена нормальная эксплоатация участков, бывших в обслуживании ВЭО.

Приложение № 6.

В период стабилизации на фронтах и незначительного продвижения врага на отдельных участках организация стационарных ВЭО была правильной и своевременной. Стационарные ВЭО, благодаря единому руководству всеми хозединицами, обеспечивали правильную работу на прифронтовых участках, своевременно, в тяжелых условиях /налеты вражеской авиации, диверсии и т.д./, доставляя все необходимое для фронта и для создания резервов при наступлении Красной Армии. Кроме того, это мероприятие укрепило дисциплину среди железнодорожников, обслуживавших прифронтовые участки дорог.

ТРЕТИЙ ПЕРИОД

Подготовка к наступлению Красной Армии, потребовала большего числа подвижных Военно-Эксплоатационных Отделений чем это было предусмотрено мобилизационным планом.

В соответствии с этой задачей, приказом НКПС №С-1293/Ц от 25/XII-1942 года, на базе ликвидируемых стационарных ВЭО, было сформировано дополнительно 15 подвижных Военного-Эксплоатационных Отделений.

oooo O oooo

Таким образом, к 15/I-1943 года на железнодорожной сети СССР имелось 46 и в Иране 2 подвижных Военно-Эксплоатационных Отделений.

Количество личного состава подвижных ВЭО по периодам приводится в приложении №-7.

Стоимость материально-технического оснащения 48 подвижных ВЭО - составляла всего 57.600.000 рублей.

Указанного количества подвижных Военно-Эксплоатационных Отделений, как показал опыт Великой Отечественной войны, было достаточно для того, чтобы обеспечивать эксплоатационную работу освобождаемых Красной Армией железнодорожных участков, впредь до организации на этих участках нормальной эксплоатации.

III. РАБОТА ПОДВИЖНЫХ ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННЫХ ОТДЕЛЕНИЙ НА ДОРОГАХ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Работа подвижных Военно-Эксплоатационных Отделений на дорогах СССР заключалась в следующем:

а/ в эксплоатации прифронтовых железнодорожных участков;

в/ в восстановлении путей, искусственных и гражданских сооружений.

Итоги работы показаны в приложениях №-№-8,9.

Как указывалось выше, личный состав подвижных Военно-Эксплоатационных Отделений в 1941-1942 г.г., в основном, использовался на строительно-восстановительных работах, лесозаготовках, разработке балластных карьеров и др. хозяйственных работах и лишь небольше количество их использовывалось на эксплоатации железнодорожных участков совместно с работниками дорог.

В своей работе на фронтовых ж.д. участках, освобожденных Красной Армией от немецких захватчиков, Военно-Эксплоатационные Отделения сталкивались с большими трудностями /отсутствие топлива, горючего, технических обустройств для ремонта подвижного состава, средств связи др./, однако, благодаря своей комплексности, единому руководству всеми отраслями ж.д. хозяйства на эксплоатируемых участках, инициативе и энергии всего личного состава, помощи фронтов, все эти трудности преодолевались и все задания Правитель-

ства, НКПС и фронтов, по всем видам в/перевозок, выполнялись полностью и в установленные сроки.

оооо О оооо

ПЕРЕБРОСКА ВЭО ДЛЯ РАБОТ НА ДОРОГИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Для работы на дорогах Дальнего Востока, в соответствии с постановлением ГОКО № 8123с от 13/IУ-1945 г. и приказами НКПС, дополнительно к имевшимся там ВЭО №-№-31, 32, 34 и 47, отправлено туда с западных фронтов еще восемь подвижных ВЭО №-№ 10, 19, 25, 12, 21, 33, 43 и 44, из числа которых четыре ВЭО №№-10, 33, 43, 44 прибыли на место назначения, а остальные четыре ВЭО №-№-19, 12, 21 и 25 были задержаны в пути следования и по распоряжению НКПС возвращены на свои дороги для расформирования, т.к. надобность в них на дорогах Дальнего Востока - миновала.

оооо О оооо

РАСФОРМИРОВАНИЕ ПОДВИЖНЫХ ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННЫХ ОТДЕЛЕНИЙ

В связи с окончанием Великой Отечественной войны, Центральным Военным Отделом МПС были разработаны предложения и соответствующие проекты распоряжений о расформировании всех действующих на это время - подвижных Военно-Эксплоатационных Отделений /ВЭО/.

В результате этих мероприятий на дороги было возвращено с учетом ранее возвращенных 47 ВЭО с общим контингентом - 49445 человек.

Приложение №-10,11.

От расформированных ВЭО, дороги получили значительную помощь в квалифицированной рабочей силе и инженерно-технических работниках в период подготовки их к работе в зиму 1945-1946 г.г.

Кроме того, дороги расформирования подвижных ВЭО получили от последних нетабельного и бывшего в употреблении табельного материально-технического имущества всего на сумму 22.425.000 рублей, которое было сдано для нужд эксплоатации дорог.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

I. Указанные выше результаты работы Военно-Эксплоатационных Отделений дают возможность сделать заключение, что они являются организациями жизненно необходимыми в военное время для бесперебойного осуществления воинских перевозок.

2. Военно-Эксплоатационные Отделения, в процессе своей работы на эксплоатируемых прифронтовых железнодорожных участках, подготавливали последние /восстановление пути, средств связи, технических и жилых зданий, усиление искусственных сооружений и др., например, ВЭО принимало от УВВР участки пути, скорость по которым при телефонном способе сношений допускалась около 5 клм/час.,

а сдавало оно дороге эти же участки уже со скоростью до 35-40 клм/час и в большинстве своем при жезловом способе сношений/ к сдаче хозяйства для нормальной эксплоатации представителям дорог.

3. В практике эксплоатационной деятельности ВЭО или использовывались всевозможные местные ресурсы, частично трофейное оборудование, привлекались к работе проверенные железнодорожники, оставшиеся на территории, занятой противником.

Таким образом дороги получали от ВЭО приведенные в порядок железнодорожные участки, с проверенными кадрами массовых профессий, что являлось серьезным, положительным результатом работы ВЭО.

4. В связи с интенсивными налетами вражеской авиации, артобстрелами, диверсиями и проч. на участки железных дорог, обслуживаемых ВЭО, имели место серьезные потери в личном составе и в материальной части, а именно:

а/ за все время работы ВЭО до самого момента их расформирования потери в личном составе составили IIII человек, из которых: убитыми 414 человек, ранеными 215 человек и пропавшими без вести 482 человека;

б/ общие потери материальной части выразились в сумме 4542000 руб.

5. За свою плодотворную и хорошую работу во фронтовых условиях, за героизм, трудовую доблесть и инициативу, из общего числа личного состава ВЭО в 45872 человека, было награждено:

Правительственными наградами - 7572 человека,

наградами Министра Путей Сообщения - 10976 человек.

За это же время отдельным ВЭО присуждалось переходящее Красное Знамя ГКО II раз и переходящие Красные Знамена НКПС 23 раза.

6. Подвижные Военно-Эксплоатационные Отделения в ходе войны выполняли большую и ответственную работу по обеспечению воинских перевозок, а также и работу по восстановлению фронтовых участков ж.д. как в пределахСССР, так и за границей. Организационно-Военно-Эксплоатационные Отделения, как комплексные единицы, были построены правильно и они с возложенными задачами справились.

К основным недостаткам в организации и работе подвижных ВЭО необходимо отнести:

I. Незначительное количество ВЭО, /15 единиц/, предусмотренных к формированию по мобплану 1941 года. Эта ошибка была исправлена в ходе войны и число Военно-Эксплоатационных Отделений было доведено до 48 единиц к концу войны. Но такое количество организованных ВЭО превышало потребность в них для обслуживания фронтовых участков, в связи с чем часть их использовывалась на тыловых дорогах.

2. Использование ВЭО на тыловых дорогах являлось не целесообразным по следующим причинам:

а/ тыловые дороги не могли использовать прикомандированные к ним ВЭО как комплексные организации в полном об"еме, а только использовали личный состав, распределяя его в пределах всей дороги и в большинстве своем не по

специальностям, а как подсобную рабсилу. Командный же состав управления ВЭО почти не использовывался.

Все это создавало большие затруднения в снабжении работников ВЭО продуктами питания, обмундированием и т.д. Материальная часть ВЭО в таких случаях использовалась частично, иногда нерационально.

б/ личный состав ВЭО, в большинстве своем, в первый период войны использовывался не по специальностям,/квалифицированные кадры - машинисты, дежурные по станции и др. на восстановлении использовывались чернорабочими, на тыловых дорогах на погрузочно-выгрузочных работах и пр./, дорога оплачивала фактический заработок этих работников, без учета получаемых в ВЭО по квалификации окладов, надбавок и других административных расходов, вследствие чего, самоокупаемость ВЭО составляла не более 30-40%, остальная же сумма относилась за счет сметы чрезвычайных расходов, т.е. за счет государственных средств не оправданных никаким трудом.

I. НА ПЕРСПЕКТИВУ НЕОБХОДИМО ЗАПЛАНИРОВАТЬ ФОРМИРОВАНИЕ В МИРНОЕ ВРЕМЯ НЕ БОЛЕЕ 30 ПОДВИЖНЫХ ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННЫХ ОТДЕЛЕНИЙ, РАСПРЕДЕЛИВ ИХ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ И ОЧЕРЕДЯМ ПОД"ЕМА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОТРЕБНОСТИ.

3. Под"ем ВЭО механически с об"явлением мобилизации, без учета слагавшейся обстановки на фронтах был преждевременным. Подвижные Военно-Эксплоатационные Отделения могли

быть эффективно и полно использованы только при наступательных операциях Красной Армии. В первый же период Великой Отечественной войны, когда Красная Армия временно отступала, поднятые ВЭО на работах по специальности не использовались, а частичное использование их на строительных работах, вызывало непроизводительные расходы государственных средств, т.к. личный состав ВЭО, занятый на работах не требующих квалификации, зарплату получал по среднему заработку своей основной квалификации, плюс положенные 60%, как находящимся в спецформировании. Так, например, паровозный машинист ВЭО со средней ставкой зарплаты по прежнему месту работы 900 рублей, что с процентной надбавкой составляло 1440 рублей в месяц, работая на земляных работах, восстанавливал всего 300-350 рублей в месяц, затрачиваемых на него средств, что ложилось бременем на государственный бюджет. Приходилось искусственно выискивать работу для личного состава ВЭО.

П. <u>ПОД"ЕМ ПОДВИЖНЫХ ВЭО В БУДУЩЕМ НЕОБХОДИМО ПРЕДУСМАТРИВАТЬ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ПО ОСОБОМУ РАСПОРЯЖЕНИЮ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ С УЧЕТОМ ОБСТАНОВКИ НА ФРОНТАХ</u>.

4. В штате ВЭО были предусмотрены поездные паровозные бригады, которые в большинстве своем не использовались, т.к. собственных паровозов ВЭО не имело, паровозы же дороги, на которой работало ВЭО, обслуживались бригадами дороги.

III. НА БУДУЩЕЕ НЕОБХОДИМО ПРЕДУСМОТРЕТЬ ПРИКРЕПЛЕНИЕ К КАЖДОМУ ВЭО, В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОТРЕБНОСТИ, КОЛОННЫ ПАРОВОЗОВ ОСОБОГО РЕЗЕРВА МПС - КАК ПОДВИЖНЫЕ ЕДИНИЦЫ НЕ ПРИПИСАННЫЕ К ДОРОГАМ ДЛЯ ПОСТОЯННОЙ РАБОТЫ.

5. В табеля материально-технического оснащения ВЭО были включены оборудование и материалы, которые в течение всей войны не использовывались, например: станочное оборудование паровозных депо, столбовые фонари и др., которые при перевозках только занимали подвижной состав.

IУ. ПОЛНОСТЬЮ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ТАБЕЛЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОСНАЩЕНИЯ ВЭО ПО ВСЕМ ЧАСТЯМ И ВСЕ НЕ ПОЛУЧИВШЕЕ ПРИМЕНЕНИЯ В РАБОТЕ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ - ИСКЛЮЧИТЬ.

6. Имелись затруднения и в части обеспечения личного состава ВЭО продуктами питания. Так, до августа месяца 1941 года все поднятые ВЭО снабжались за счет и из баз фронтов, затем были переданы на снабжение в ГлавУРС НКПС по месту работы, где снабжение происходило с большими перебоями. Имело место использование в качестве пищи сусликов, кожаных ремней и др. С организацией ОРС"а ГУВВР, ВЭО были прикреплены к последнему, где снабжение производилось бесперебойно, т.к. ОРС"ы УВВР имели свои передвижные продовольственные базы. Однако из-за недоговоренности в НКПС, ВЭО много раз откреплялись от ОРС"ов

УВВР и передавались на снабжение ОРС"ов дорог и только период конца 1944 и 1945 г.г. нужно считать более устойчивым в вопросе снабжения ВЭО продуктами питания.

У. НЕОБХОДИМО ВОПРОС РЕШАТЬ С УЧЕТОМ ПОДВИЖНОСТИ ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННЫХ ОТДЕЛЕНИЙ И СНАБЖЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЬ ИЗ БАЗ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ФРОНТОВ ИЛИ АРМИЙ.

7. Отсутствие должного контроля со стороны НПС за финансовой деятельностью и правильным расходованием продуктов питания в ВЭО создавало в последних обстановку, способствующую крупным хищениям. Так, например: в ВЭО-10 было обнаружено хищение денег путем подделок документов в сумме около 500.000 рублей, в ВЭО-5 продуктов питания на сумму около 300.000 рублей, - это только единовременно. Хищения, и особенно продуктов питания, наблюдались и в других ВЭО, которые,используя свою недоукомплектованность личным составом до полного штата, продукты получало на полный штат, что создавало большие излишки продовольствия, которое и расхищалось. Расхищалось также трофейное имущество и оборудование.

Устранение всех отмеченных недостатков даст совершенную комплексную организацию, способную обеспечить работу участков фронтовых железных дорог.

Приложение № I
КОПИЯ
СЕКРЕТНО
экз. №-7

132

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

№-С-568/Ц

25 октября 1941г.

Об организации военно-эксплуатационных отделений в Московском железнодорожном узле и переводе на положение состоящих в рядах Красной Армии, работников связанных с движением поездов.

На основании постановления Государственного Комитета Обороны от 24 октября 1941 г. № 832 для обеспечения бесперебойной работы Московского железнодорожного узла и прилегающих к нему головних отделений в условиях осадного положения, НКПС ПРИКАЗЫВАЕТ:

I. Перевести с 25 октября работников Московского узла, связанных с движением поездов на положение состоящих в рядах Красной Армии, с применением к ним дисциплинарного Устава Красной Армии, Устава внутренней службы и статей уголовного кодекса РСФСР о воинских преступлениях. За самовольное оставление работниками своих постов, виновные предаются суду Военного трибунала.

РАССЕКРЕЧЕНО

2. В соответствии с постановлением Государственного Комитета Обороны сохранить для всех указанных работников, существующую систему оплаты труда и распространить на них все льготы по налогам и пенсиям, которыми пользуются военнослужащие и их семьи.

3. Организовать в Московском железнодорожном узле на базе существующих отделений движения, отделений паровозного хозяйства и других хозяйственных единиц следующие

Военно-Эксплоатационные отделения:

I/ Военно-Эксплуатационное отделение № 30 в границах Московско-Окружной ж.д. включая станции: Андроновка, Утрешская, Канатчиково, Пресня, Серебрянный Бор, Лихоборы, Белокаменная, Лефортово и др.

2/ Военно-Эксплоатационное отделение № 31 в границах существующего I-го отделения Ленинской ж.д. Москва-Воскресенск-Егорьевск; Люберцы-Куровская-Орехово, включая станции: Москва-товарная, Москва-Сортировочная, Люберцы; Воскресенск, Егорьевск, Куровская, Орехово и др.

3/ Военно-Эксплоатационное Отделение №-32 в границах существующего I-го отделения Ярославской дороги. Москва-Александров, включая станции: Лосиноостровская, Мытищи, Загорск и др.

4/ Военно-Эксплоатационное Отделение №-33 в границах существующего 2-го Отделения дор. им.Дзержинского Ф.Э. Москва-Петушки, включая станции: Москва-тов арная-Горьковская, Кусково, Реутово, Фрязево, Орехово, Петушки и др.

5/ Военно-Эксплоатационное Отделение №-34 в границах существующего I-го отделения дор. им.Дзержинского Москва-Серпухов, включая станции: Люблино-Сортировочная, Царицино, Подольск, Серпухов и др.

6/ Военно-Эксплоатационное Отделение №-35 в границах существующего I-го Отделения Моск.-Донбасской дороги Ожерелье-Москва, включая станции: Москва-товарная, Павелецкая, Бирюлево, Каширa, Ожерелье, Михайлов и др.

7/ Военно-Эксплоатационное Отделение №-36 в границах существующего 4-го отделения Ярославской ж.д. Москва-Кашин включая станции Москва-Бутырская-Бескудников, Вербилки, Калязин и др.

8/ Военно-Эксплоатационное Отделение № 37 в границах 1-го отделения Московско-Киевской включая станции Москва--Сортировочная и др.

9/ Военно-эксплоатационное Отделение № 38 в границах 1-го отделения Западной дороги включая станции: Москва--товарная, Кунцево, Голицино, Звенигород и др.

10/ Военно-Эксплоатационное Отделение №-39 в границах 1-го Отделения Калининской дороги включая станции: Москва--товарная, Ржевская, Подмосковная, Нахабино и др.

11/ Военно-Эксплоатационное Отделение № 40 в границах 1-го отделения Октябрьской дороги включая станции: Ховрино, Клин и др.

4. Подчинить Военно-Эксплоатационному Отделению все хозяйственные единицы, находящиеся в пределах отделения /дистанции пути, депо, вагоно-ремонтные пункты, вагоно-ремонтные депо, дистанции связи, райтрансторгпиты и др./.

Военно-эксплоатационное отделение является единственным органом Управления всеми хозяйственными единицами, находящиеся в границах данного отделения. Военно-эксплоатационное отделение об"единяет работу всех служб. Все хозяйственные единицы выполняют приказы начальника ВЭО беспрекословно.

Начальник Военно-Эксплоатационного Отделения имеет

право назначать и смещать всех служебных лиц, работающих в ВЭО /начальники станций, дежурные по станции, дорожные мастера, машинисты и т.п./.

Аппарат Военно-эксплоатационного отделения создается на базе аппарата отделения движения и отделения паровозного хозяйства: с момента организации ВЭО, отделение движения и отделение паровозного хозяйства прекращает свою деятельность и функции их переходят в военно-эксплоатационное отделение.

5. Назначить начальниками Военно-Эксплоатационных отделений:

ВЭО № 30 Окружной ж.д. - т.ЧАДАГИДЗЕ Г.И.
ВЭО № 31 Ленинской ж.д. - т.КОНЬКОВА В.Н.
ВЭО № 32 Ярославской ж.д. - т.ДЯТЛОВА Г.С.
ВЭО №-33 дор.им.Дзержинского-т.ЦИМБАЛ А.В.
ВЭО № 34 дор.им.Дзержинского-т.ЯКОВЛЕВА Я.Г.
ВЭО № 35 Моск.Донбасской - т.КУДРЯШОВА А.И.
ВЭО №-36 Ярославской ж.д. - т.МАКАРОВА
ВЭО №-37 Моск.Киевской - т.ГУЛЯЕВА И.М.
ВЭО №-38 Западной ж.д. - т.ЕРОЛОВА Ф.А.
ВЭО №-39 Калининской ж.д. - т.ОРЛОВСКОГО А.С.
ВЭО №-40 Октябрьской ж.д. - т.ЖАВОРОНКОВА И.Я.

Нач.Политуправления НКПС представить на утверждение кандидатов на пост комиссаров ВЭО.

6. Начальникам дорог и начальникам военно-эксплоатационных отделений перевести работников Военно-Эксплоатационных отделений на казарменное положение. Начальникам дорог и Начальникам Военно-эксплоатационных отделений в

суточный срок организовать общежития.

7. Начальникам дорог и начальникам Военно-эксплоатационных отделений в 3-х дневный срок организовать для работников, переведенных на казарменное положение, бесплатное общественное питание / чай, обед и ужин /.

ЦОФ тов.КОЛЕДЕНКОВУ отнести расходы за счет чрезвычайных кредитов.

8. Для успешного осуществления военизации, включить согласно решения Государственного Комитета Обороны в состав работников Военно-эксплуатационных отделений отдельные роты железнодорожных эксплуатационных полков.

Начальнику Военно-эксплуатационного Управления т.ГАРНИКУ и Военно-Мобилизационного Управления т.ГУСЕВУ совместно с НКО произвести распределение выделяемых рот железнодорожных эксплуатационных полков.

9. Для руководства всеми военно-эксплуатационными отделениями Московского узла, организовать Военно-Эксплоатационное Управление Московского железнодорожного узла.

Назначить начальником Военно-эксплоатационного управления Московского железнодорожного узла Уполномоченного по Западному фронту члена Коллегии НКПС т.ГАРНИКА ВА.

10. Установить, что распоряжения начальника военно-эксплоатационного управления Московского жел.дор. узла являются обязательными для беспрекословного выполнения всеми начальниками военно-эксплоатационных отделений.

Начальник Военно-Эксплоатационного Управления Московского железнодорожного узла работает на правах заместителя Народного Комиссара Путей Сообщения и подчиняется непосредственно Народному Комиссару Путей Сообщения.

Зам.Наркома тов.ГУСЕВУ по линии Военно-мобилизационной, т.т.КОВАЛЕВУ и ДУБРОВИНУ по линии движения и грузовой, тов. ФИЛИППОВУ по линии паровозной оказывать т.ГАРНИКУ всемерную помощь.

12. Утвердить структуру Военно-Эксплоатационного Управления Московского железнодорожного узла и военно-эксплуатационных отделений, согласно приложения.

x x
x

В деле обороны любимой столицы исключительно важная роль принадлежит железнодорожникам Московского узла. Они должны полностью обеспечить боевое и продовольственное питание Красной Армии.

От дисциплины, настойчивости и выдержки, от стойкости и личного примера, от инициативы каждого железнодорожника зависит бесперебойная работа узла и решение важнейших задач обороны Москвы.

НКПС требует от всех железнодорожников, находящихся на самом важном участке обороны родины показать личный пример высокой дисциплины, организованности и мужества.

НКПС уверен, что Московские железнодорожники в момент нависшей угрозы над столицей будут до конца верны нашей Ро-

дине и великому СТАЛИНУ и с честью выполнят свой долг.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ -Л. КАГАНОВИЧ

верно: Каганович.

отп. 2 экз.
зак. №-5/691
исп. Алферов
ев

Приложение № 2

346.

КОПИЯ
СЕКРЕТНО
экз. №-1-

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

№-С-25/ЦЗ

18 марта 1942 года

"Об упразднении Военно-эксплуатационного управления Московского железнодорожного узла"

В соответствии с постановлением Государственного Комитета Обороны №-ГОКО-1469 от 17/П-1942 г. НКПС ПРИКАЗЫВАЕТ:

1. Упразднить с 18 марта 1942 г. Военно-эксплуатационное Управление Московского железнодорожного узла, как тормозящее налаживание нормальной работы железных дорог Центра.

2. Отделения, входящие в состав Военно-эксплуатационного управления Московского узла, включить обратно в состав соответствующих железных дорог в прежних границах.

3. В целях обеспечения единого руководства движением поездов в Московском железнодорожном узле, организовать в составе Оперативно-эксплуатационного управления НКПС диспетчерский отдел по Московскому узлу, осуществляющий свое руководство в оперативном отношении в следующих границах:

Московско-Окружная дорога, сортировочные станции Люблино-Кусково дороги им.Дзержинского, Лосиноостровская-

РАССЕКРЕЧЕНО

-Бескудниково Ярославской, Перово-Москва сортировочная Ленинской, Ховрино Октябрьской, Москва Тов.Западной, Москва Сортировочная М.Киевской, Подмосковная Калининской, Бирюлево М.Донбасской, диаметральные ходы и соединительные ветви: Ховрино-Люблино, Ховрино-Перово, Лосиноостровская Перово, Лосиноостровская-Бескудников, Бескудниково-Москва Тов.Западной, Перово-Москва Тов Западной, Люблино-Москва Тов.Западной, Подмосковная Москва Тов. Западной, Ховрино-Москва Тов.Западной, Люблино-Подмосковная, Москва-Сортировочная М-Киевской, Москва Тов. Западной.

4. Возложить на диспетчерский отдел по Московскому железнодорожному узлу:

а/ Планирование движением поездов в Московском узле, подходов, приема и сдачи поездов с дороги на дорогу и с узла на узел /по заданному плану/.

В целях обеспечения планирования подходов к Московскому узлу организовать Бюро информации в количестве десяти человек, на Московско-Окружной - и на каждом отделении магистральных дорог - в количестве четырех человек.

Начальнику Оперативно-Эксплуатационного Управления НКПС тов.КОВАЛЕВУ в 3-х суточный срок разработать положение и дать указание о порядке работы Бюро информации.

б/ Контроль за осуществлением дорогой и сортировочными станциями установленного плана движения поездов в Московском узле.

в/ Разрешение всех спорных вопросов, связанных с приемом и передачей поездов, эшелонов и транспортов маги-

стральными и Московско-Окружной жел.дорогами.

5. Все распоряжения Начальника диспетчерского отдела Оперативно-Эксплуатационного Управления НКПС по Московскому железнодорожному узлу, касающиеся приема и сдачи поездов, регулировки движением поездов, обслуживания поездов паровозами, является обязательными для начальников дорог, служб движения, отделений, станций и всех линейных работников, входящих в состав Московского железнодорожного узла.

6. Назначить Начальником диспетчерского отдела по Московскому узлу тов.ФЕДОРОВА Л.И.

7. Освободившихся работников Военно-Эксплуатационных отделений, служб паровозной, вагонной, пути, связи и других передать соответствующим службам по месту их прежней работы.

8. Зам.Нач.отдела кадров НКПС тов.ВОЛКОВУ в двухдневный срок представить предложения по использованию освобождающихся работников Военно-Эксплуатационного Управления и работников Военно-Эксплуатационных Отделений номенклатуры НКПС.

9. Начальнику Военно-Эксплуатационного Управления тов. КАДАГИДЗЕ обеспечить сдачу дел о ликвидации Военно-Эксплуатационных отделений соответствующим дорогам и дел Военно-Эксплуатационного Управления - Военно-Мобилизационному Управлению НКПС.

10. Временно сохранить за работниками отделений, входящих в состав ликвидируемого Военно-Эксплуатационного Управления Московского железнодорожного узла, все льготы, установленные постановлением Государственного Комитета Обороны от 24/X-1941 г.

11. Обязать НДП тов.СЕМЕНОВА в семидневный срок перенести селекторную связи и соответствующее оборудование в помещение НКПС по указанию Начальника Оперативно-Эксплуатационного Управления тов.КОВАЛЕВА.

ЗАМ.НАРОДНОГО КОМИССАРА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ - АРУТЮНОВ

верно: [illegible]

350.

Приложение № 3

КОПИЯ
СЕКРЕТНО
экз. №-1

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

№-С-131/Ц

25 февраля 1942 г.

О прикреплении к фронтам военно-эксплоатационных отделений и дополнительном их комплектовании

РАССЕКРЕЧЕНО

Для обеспечения эксплоатации головных фронтовых участков жел.дорог, освобождаемых войсками Красной Армии от немецких захватчиков, НКПС ПРИКАЗЫВАЕТ:

I. Об окончании формирования военно-эксплоатационных отделений и доставке их к местам назначения.

1. Начальникам дорог закончить формирование военно-эксплоатационных отделений Восточно-Сибирской -ВЭО №-5, им.Л.М.Кагановича -ВЭО №-3, Оренбургской -ВЭО №-9 - к 10 марта с/г. и Казанской ВЭО №-14, им.В.В.Куйбышева - ВЭО-2, Рязано-Уральской -ВЭО №-15 к 10 марта с/г.

2. По окончании формирования военно-эксплоатационных отделений, начальникам дорог обеспечить под"ем и отправление их в пункты по особому указанию НКПС -ВЭО №-3 дороги им.Л.М.Кагановича, ВЭО №-5 В.Сибирской, ВЭО №-9 Оренбургской -13 марта с.г. и ВЭО №-2 дороги им.В.В.Куйбышева, ВЭО-14 Казанской, ВЭО №-15 Рязано-Уральской 15 марта с/г.

3. ЦОУ тов.КОВАЛЕВУ и ЦВМУ тов.ГУСЕВУ обеспечить продвижение военно-эксплоатационных отделений в пункты их назначения, установив за продвижением их диспетчерский

контроль.

П.О прикреплении военно-эксплоатационных отделений к фронтам.

4. Прикрепить действующие и заканчиваемые формированием военно-эксплуатационные отделения к фронтам для обслуживания головных фронтовых участков железных дорог:

№№ пп	Наименование фронта	№-№ ВЭО, закрепляемых за фронтами.
I	Ленинградский	ВЭО №-I
2	Волховский	ВЭО №-I0
3	Северо-Западный	ВЭО №-3 и №-4
4	Калининский	ВЭО №-2 и №-7
5	Западный	ВЭО №-5 и №-I4
6	Брянский	ВЭО-№-9
7	Юго-Западный	ВЭО №-6 и №-I5
8	Южный	ВЭО №-8 и №-I2
9	Крымский	ВЭО №-I3

Ш. О вновь формируемых резервных военно-эксплоатационных отделениях.

5. Начальникам дорог Закавказской им.Берия, Орджоникидзевской, Сталинградской, Ашхабадской, Ташкентской, Томской, Красноярской, Юго-Восточной, М-Донбасской, Пензенской, Ленинской, Горьковской и Ярославской немедленно приступить к формированию по одному резервному военно-эксплоатационному отделению на каждой дороге и начальнику военно-эксплоатационного Управления т.КАДАГИДЗЕ два воен-

но-эксплуатационных отделений, на базе действующих ВЭО Московского узла, по сокращенному штату №-047/37 с количеством личного состава 929 человек в каждом, продолжающих работать на своих местах до специального распоряжения НКПС об их под"еме.

Формирование военно-эксплуатационных отделений закончить к I апреля 1942 года.

6. Вновь формируемые военно-эксплуатационные отделения числить в резерве НКПС, которые используются по распоряжению Наркома.

7. Начальнику Военно-Мобилизационного Управления НКПС в 2-дневный срок передать дорогам формирования сокращенное штатное расписание военно-эксплуатационных отделений по квалификации работников.

8. Начальникам дорог и Подоров и начальникам военно-мобилизационных служб дорог формирования в 3-дневный срок разработать и утвердить порядок формирования военно-эксплуатационных отделений и обеспечить его выполнение.

9. Заместителю Наркома т.ЩУРОВУ обеспечить оснащение заканчиваемых формированием и вновь формируемых ВЭО материально-техническими средствами в сроки, установленные для их формирования.

I0. При формировании военно-эксплуатационных отделений руководствоваться следующим:

а/ укомплектование военно-эксплуатационных отделений личным составом производится за счет кадров дорог формирования. Кандидатов на должности начальников ВЭО и их

заместителей начальники дорог представляют на утверждение Наркома. Утверждение остального контингента личного состава ВЭО производится начальниками дорог;

б/ материально-техническое оснащение военно-эксплуатационных отделений, имуществом централизованного снабжения, производится по указанию Заместителя Наркома тов. ШУРОВА, а децентрализованного снабжения - по утвержденному плану начальника дороги, за счет внутренних ресурсов дороги.

II. НКПС требует от начальников дорог и Подоров и управлений НКПС обеспечить выполнение настоящего приказа в строго установленные сроки.

12. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на зам.начальника Военно-Мобилизационного Управления НКПС т.ПЕТРОВА.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ -Л.КАГАНОВИЧ

верно:

Приложение № 4 147

354.

КОПИЯ
СЕКРЕТНО
экз. №-1

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

№-С-326/Ц

9 мая 1942 года

О формировании резервных военно-эксплоатационных отделений на дорогах Дальнего Востока

В целях обеспечения эксплуатации головных фронтовых участков железных дорог, - П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Начальникам дорог: им.Молотова, Амурской, Дальневосточной, Приморской сформировать к I/УI-1942 г. по одному резервному Военно-эксплуатационному Отделению 2-й категории по каждой дороге, руководствуясь штатом №-047/37.

РАССЕКРЕЧЕНО

Личный состав, предназначаемый для резервных ВЭО, продолжает работать на своих местах до момента отмобилизования ВЭО по особому указанию НКПС.

2. Начальнику Центрального Военного Отдела НКПС в 2-х дневный срок передать дорогам формирования штатное расписание ВЭО.

3. Оборудование спецвагонов произвести по схемам и чертежам, разработанным и утвержденным начальником дороги.

4. По вопросам укомплектования ВЭО руководствоваться следующим:

а/ укомплектование ВЭО личным составом произвести

за счет кадров дорог формирования, причем кандидатов на должности начальников ВЭО, заместителей их и начальников политотделов, начальники дорог и подоров представляет на утверждение НКПС;

б/ обеспечение ВЭО имуществом централизованного снабжения производится распоряжением ГУМТО т.ЩУРОВА, а децентрализованного за счет внутренних ресурсов дороги;

в/ телеграфно-телефонными станциями, восстановительными поездами, углепод"емными кранами ВЭО будут обеспечиваться на месте будущей работы ВЭО распоряжением НКПС;

г/ личный состав и имущество, ранее предназначавшееся к получению для ВЭО по штатам №-047-37 от НКО, должен быть выделен дорогой формирования из своих ресурсов, за исключением артимущества, которым ВЭО будет обеспечено распоряжением НКО на месте работы после отмобилизования;

д/ оборудование вагонов для размещения личного состава и погрузка табельного имущества производится при отмобилизовании ВЭО.

5. Контроль за выполнением настоящего приказа возлагаю на Начальника Центрального Военного Отдела НКПС.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ - ХРУЛЕВ

верно: Жуков

Приложение №5 149
КОПИЯ
СОВ. СЕКРЕТНО
экз. №-__

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

14 сентября 1942 г. НКС-041/Ц

Об организации отдельных эксплуатационных рот и стационарных Военно-эксплуатационных отделений на прифронтовых участках железных дорог.

В соответствии с постановлением Государственного Комитета Обороны № 2268-сс от 7 сентября 1942 года в целях укрепления дисциплины среди личного состава железнодорожников и наиболее четкого обслуживания прифронтовых участков железных дорог,

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Реорганизовать существующую систему эксплуатации прифронтовых участков железных дорог:

а/ эксплуатацию головных железнодорожных участков протяжением 30-40 км., непосредственно прилегающих к фронту, как правило, возложить на отдельные эксплуатационные роты;

б/ эксплуатацию прифронтовых отделений возложить на стационарные Военно-эксплуатационные отделения.

2. Начальнику ГУВВР НКПС принять от НКО двадцать одну эксплуатационную роту, формируемые на основании постановления ГОКО от 7 сентября 1942 года, и вместе с имеющимися в Управлении жел.дор. войск эксплуатационными ротами, назначить их на эксплуатацию головных железнодо-

РАССЕКРЕЧЕНО

рожных участков, согласно приложению №-1.

Начальнику ГУВВР НКПС включить в состав железнодорожных войск принимаемую от НКО 21 эксплуатационную железнодорожную роту.

3. Начальникам прифронтовых железных дорог сдать, а начальникам УВВР фронтов принять в обслуживание железнодорожными ротами головные участки железных дорог.

Протяжение и границы головных участков фронтовых железных дорог определить начальникам соответствующих прифронтовых железных дорог и начальникам УВВР фронтов совместно.

4. Начальнику Главного управления кадров НКПС совместно с начальником Центрального военного отдела и соответствующими начальниками центральных управлений НКПС в 3-дневный срок разработать план использования освобождающегося на головных участках личного состава железнодорожников.

5. Начальникам прифронтовых железных дорог немедленно организовать на базе существующих отделений служб движения и прочих хозяйственных организаций - стационарные Военно-эксплуатационные отделения /ВЭО/, согласно приложению №-1.

Стационарные Военно-эксплуатационные отделения подчинить во всех отношениях начальникам дорог.

Начальнику ГУВВР, начальнику Центрального военного отдела НКПС и начальнику Центрального управления движения НКПС в 5-дневный срок разработать и представить мне на утверждение инструкцию о взаимоотношениях между отдельными

эксплуатационнными ротами и Военно-эксплуатационными отделениями, а также о порядке обслуживания прифронтовых участков в тех случаях, когда эксплуатационные роты в связи с изменениями военной обстановки, передвигаются на другой участок.

6. На стационарные Военно-эксплуатационные отделения возложить организацию на своих участках движения поездов, ремонта и содержания в исправном состоянии паровозов, вагонов, пути и искусственных сооружений, средств связи, а также ведение восстановительных работ и организацию службы по противовоздушной охране и обороне.

7. Начальникам ВЭО строго руководствоваться в повседневной своей работе прилагаемым при этом Положением о стационарных военно-эксплуатационных отделениях, утвержденным Государственным Комитетом Обороны 7 сентября 1942 года.

Положение о стационарных военно-эксплуатационных отделениях изучить всему командно-политическому составу ВЭО.

8. Аппарат управления стационарного ВЭО организовать в соответствии с прилагаемым к приказу штатным расписанием /приложение №-2/.

Начальнику Главного управления кадров и начальникам дорог в 2-суточный срок подобрать кандидатуры на должности начальников ВЭО и первых заместителей и представить мне на утверждение.

Начальникам Политотделов дорог в тот же срок представить на утверждение начальнику Политуправления НКПС кандидатов на должности начальников Политотделов ВЭО.

9. Личный состав организуемых стационарных Военно-эксплуатационных отделений перевести на положение состоящих в рядах Красной Армии, с применением к ним дисциплинарного Устава Красной армии, устава внутренней службы и статей Уголовного Кодекса, о воинских преступлениях.

Начальнику Центрального Военного Отдела НКПС, в 10-дневный срок разработать и представить мне на утверждение положение о дисциплинарных правах командного состава ВЭО.

10. Начальникам дорог и начальникам стационарных Военно-эксплуатационных отделений перевести личный состав, связанных с движением поездов, на казарменное положение.

11. Руководство военным обучением личного состава и инспектирование ВЭО возложить на Центральный Военный Отдел НКПС.

12. Начальнику Центрального Военного Отдела НКПС:

а/ представить НКО разнарядку на выделяемые для вооружения личного состава ВЭО - 3.800 револьверов, 25.000 винтовок иностранного образца, 61.000 револьверных и 750.000 винтовочных патронов для выдачи их ВЭО с фронтовых и окружных складов НКО;

б/ в 5-дневный срок разработать указание начальникам ВЭО о порядке выдачи, хранения, содержания, сбережения, учета и отчетности оружия.

13. Начальнику Главного управления материально-технического снабжения получить от Главного интендантского управления Красной Армии 4.000 комплектов обмундирования военного образца и разослать их по разнарядке Центрального военного отдела НКПС - стационарным ВЭО.

14. Сохранить за работниками Военно-эксплуатационных отделений существующую систему оплаты труда и распространить на них все льготы по налогам и пенсиям, которыми пользуются военнослужащие и их семьи.

15. Начальнику Союзтранспортпита тов.ДУБРОВИНУ обеспечить переведенных на казарменное размещение работников стационарных ВЭО бесплатным питанием в столовых, реализовав для этой цели выделяемые Госпланом СССР и Наркомторгом СССР фонды продовольствия.

16. Начальникам дорог в пятидневный срок представить начальнику Центрального военного отдела НКПС сметы на содержание дополнительного аппарата стационарных ВЭО и на питание личного состава, переведенного на казарменное размещение.

17. Начальнику Центрального Военного Отдела НКПС и начальнику финансового отдела НКПС, расходы по содержанию дополнительного аппарата стационарных ВЭО и питание личного состава, переведенного в пределах ассигнуемых для этих целей 30 млн. в квартал.

18. Начальнику Трансжелдориздата отпечатать в 15-дневный срок 100.000 экземпляров удостоверений военного железнодорожника.

19. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на Центральный военный отдел НКПС.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
- ХРУЛЕВ

верно:

362.

Приложение № 6
КОПИЯ
СЕКРЕТНО
экз. №-1

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

25 декабря 1942 г. №-С-1293/Ц

Об эксплуатации прифронтовых железнодорожных участков

РАССЕКРЕЧЕНО

В целях организации более четкой работы прифронтовых железнодорожных участков, укрепления дисциплины среди личного состава железнодорожников и предупреждения отрыва железных дорог от наступающих частей Красной Армии -

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Стационарные ВЭО, организованные по приказу № 941/Ц от 14 сентября 1942 г., с 15 января 1943 г. упразднить, восстановить существовавшие до их организации отделения движения.

2. Возложить эксплуатацию прифронтовых железнодорожных участков /вслед за отдельными эксплуатационными железнодорожниками ротами/ на подвижные Военно-эксплуатационные отделения, согласно приложению № 1 /рассылается особо/.

3. Начальникам дорог сформировать к 15 января 1943г. для эксплуатации прифронтовых железнодорожных участков, согласно приложению № 2 /рассылается особо/, дополнительно 14 подвижных Военно-эксплуатационных отделений по штату № 047/37 на базе ликвидируемых стационарных Военно-эксплоатационных отделений.

4. Начальникам дорог организовать к 15 января 1943 г. эксплуатацию прифронтовых железнодорожных участков, указанных в приложении №-I, подвижными Военно-эксплуатационными отделениями.

5. При формировании вновь организуемых подвижных ВЭО руководствоваться следующим:

а/ Военно-эксплуатационные отделения укомплектовать личным составом и материально-техническим имуществом за счет стационарных ВЭО;

б/ кандидатов на должности: начальников ВЭО, их первых заместителей, начальников политотделов и их заместителей представить в пятидневный срок в Управление руководящих кадров Главного Управления кадров НКПС и Политуправление НКПС.

6. Начальникам дорог и Главному Управлению кадров НКПС до 15 февраля 1943 г. укомплектовать действующие подвижные Военно-эксплуатационные отделения личным составом до полного штата.

7. Военно-эксплуатационные отделения полностью подчинить начальникам дорог.

8. Передислоцирование действующих и назначение на эксплуатацию фронтовых участков вновь формируемых ВЭО производить Центральному управлению движения НКПС.

9. Заработную плату личному составу выплачивать согласно приказу НКПС № 570/Ц 1942 г. с момента зачисления каждого работника в ВЭО.

157

10. Расходы по содержанию подвижных Военно-эксплуатационных отделений, включая и заработную плату, относить на эксплуатационную смету дороги. Расходы по формированию производить по особой смете, утверждаемой НКПС.

11. Начальнику Союзтранспорткомпита т.ДУБРОВИНУ снабжать продовольствием Военно-эксплуатационные отделения по нормам НКО П категории через Восстранспорткомпит.

12. Начальнику Союзтранспорткомпита т.ДУБРОВИНУ выделить для комсостава каждого ВЭО по 3 лимитных пайка.

13. Оружие, боеприпасы и обмундирование военного образца ликвидируемых стационарных ВЭО, а также имущество, позаимствованное из резервных ВЭО, начальникам дорог передать вновь формируемым и действующим ВЭО по указанию Центрального Военного Отдела НКПС.

14. Начальникам дорог и Главному управлению кадров НКПС разработать план обеспечения кадрами железнодорожных участков на случай продвижения ВЭО вперед.

15. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на начальника Центрального Военного Отдела НКПС.

16. Утвердить положение о Военно-эксплуатационном отделении /приложение №-3/, штат по контролю и боевой подготовке /приложения №№-4, 5 и 6/.

17. Положение о Военно-эксплуатационном отделении, утвержденное приказом №-70/Ц от 10 сентября 1940 г., приказ НКПС № 941/Ц от 14 сентября 1942 г. - отменить.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ - А.ХРУЛЕВ

верно: Хрулев.

№-№	944 г.				1945 г.					
	В том числе:				Колич. личного состава		В том числе:			
	.и нд. КП(б)/	Чл. ВЛКСМ	Инженеров	Женщин	По штату	Фактическ.	Чл. и канд. ВКП(б)/	Чл. ВЛКСМ	Инженеров	Женщин
	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
2										
	180	160	20	560	1390	1502	196	170	19	750
4	240	146	19	311	-"-	904	202	125	13	210
6	157	153	20	90	-"-	1540	264	197	8	436
8	100	120	15	100	-"-	868	130	125	20	100
17	200	72	25	300	-"-	1296	251	72	25	302
19	288	106	9	230	-"-	1104	304	105	10	255
20	236	64	12	53	-"-	1224	324	115	12	176
21	150	152	17	92	-"-	1356	177	139	17	293
5	336	203	14	336	-"-	1372	255	253	13	317
10	220	85	16	228	-"-	1263	221	92	20	220
12										
	219	136	17	317	1390	1347	301	183	15	439
25	100	120	15	100	-"-	1000	100	120	15	100
50	108	144	19	679	-"-	1109	106	156	17	600
1	195	100	8	285	Расформировано			-	-	-
2	225	214	23	492	-"-	1023	169	280	20	592
3	150	210	13	720	-"-	1297	183	287	13	720
7	150	156	19	500	-"-	1224	153	179	19	502
14	128	275	7	492	-"-	1087	128	275	7	492
15	200	180	12	290	-"-	1048	204	183	12	292
16	116	200	7	520	-"-	1067	140	204	8	438
18										
	96	42	12	267	1390	1022	168	323	7	380
22	130	210	24	463	-"-	937	129	264	16	330
34	42	48	29	154	-"-	775	142	48	29	154
37	176	108	25	300	-"-	1083	206	111	20	265
42	159	185	22	501	-"-	1158	161	197	22	526
44	110	146	17	330	-"-	960	146	159	22	320
46	91	104	21	580	-"-	1194	109	171	21	520
23	75	61	10	482	-"-	931	90	100	13	375
24	96	48	9	650	-"-	1195	96	48	9	600
28	93	108	8	662	-"-	991	93	159	8	547
29										
	88	120	13	706	1390	740	89	152	6	438
30	150	233	17	428	-"-	872	165	247	15	422
31	144	101	19	786	-"-	1218	152	158	19	700
32	162	135	19	281	-"-	862	182	132	18	254
33	125	134	10	642	-"-	1736	135	223	22	942
35	100	207	14	665	-"-	1086	126	256	14	595
36	154	290	20	660	-"-	1263	154	297	20	650
38	54	108	12	603	-"-	1017	129	254	17	421
39	125	165	28	520	-"-	1208	123	153	20	384
41	118	140	18	420	-"-	1060	212	255	18	562
43										

О ЛИЧНОМ СОСТАВЕ ВЭО, СФОРМИРОВАННЫХ В ПЕРИОД ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941-1945 г.г.

№-№ ВЭО	1941 г.						1942 г.							
	Кол-во личного сост.		В том числе:				Кол-во личного состава		В том числе:				Кол-во личного сост.	
	По штату	Фактич.	Чл. и канд. ВКП(б)	Чл. ВЛКСМ	Инженеров	Женщин	По штату	Фактич.	Чл. и канд. ВКП(б)	Чл. ВЛКСМ	Инженеров	Женщин	По штату	Фактич.
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
4	1996	1214	120	100	20	163	1996	970	120	100	20	163	1996	958
6	-"-	1173	133	161	18	151	-"-	1100	148	154	18	100	-"-	1009
8	-"-	986	140	145	20	90	-"-	1200	145	150	20	90	-"-	1250
17	934	868	130	125	20	100	-"-	868	130	125	20	100	-"-	868
19	1996	1296	93	74	22	72	-"-	945	90	70	20	70	-"-	909
20	-"-	1123	134	42	8	106	-"-	546	188	75	9	96	-"-	700
21	-"-	1183	175	86	18	62	-"-	1056	200	55	12	50	-"-	1010
5	-"-	-	-	-	-	-	-"-	1650	160	155	20	300	-"-	1649
10	-	-	-	-	-	-	-"-	1848	148	210	18	282	-"-	1469
12	-	-	-	-	-	-	-"-	1270	155	103	14	191	-"-	1285
25	-	-	-	-	-	-	-"-	1250	200	110	18	325	-"-	1203
50	-	-	-	-	-	-	-"-	1000	150	150	15	300	-"-	1000
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1796
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1016
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1059
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1391
14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1283
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	751
16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1174
18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1045
22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1337
34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1250	1298
37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	934	1056
42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	918
44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1167
46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	860
23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ПРИЛОЖЕНИЕ №-7

ВЕЛИКОЙ

1943 г.				1944 г.						1945 г.					
В том числе:				Кол-во личного сост.		В том числе:				Колич. личного состава		В том числе:			
Чл. и канд. ВКП(б)	Чл. ВЛКСМ	Инженеров	Женщин	По штату	Фактич.	Чл. и канд. ВКП(б)	Чл. ВЛКСМ	Инженеров	Женщин	По штату	Фактическ.	Чл. и канд. ВКП(б)	Чл. ВЛКСМ	Инженеров	Женщин
I7	I8	I9	20	2I	22	23	24	25	26	27	28	29	30	3I	32
I4I	I00	23	I69	I390	I347	I80	I60	20	560	I390	I502	I96	I70	I9	750
200	I40	20	92	-"-	I052	240	I46	I9	3II	-"-	904	202	I25	I3	2I0
I50	I50	20	90	-"-	I253	I57	I53	20	90	-"-	I540	264	I97	8	436
I30	I25	20	I00	-"-	I000	I00	I20	I5	I00	-"-	868	I30	I25	20	I00
98	65	20	70	-"-	II53	200	72	25	300	-"-	I296	25I	72	25	302
I88	75	9	96	-"-	I022	288	I06	9	230	-"-	II04	304	I05	I0	255
230	60	I2	50	-"-	I228	236	64	I2	53	-"-	I224	324	II5	I2	I76
I75	I62	24	320	-"-	II92	I50	I52	I7	92	-"-	I356	I77	I39	I7	293
I07	I02	I4	330	-"-	I423	236	203	I4	336	-"-	I372	255	253	I3	3I7
2I6	73	I6	I85	-"-	I277	220	85	I6	228	-"-	I263	22I	92	20	220
205	I20	I6	320	-"-	II53	2I9	I36	I7	3I7	I390	I347	30I	I83	I5	439
I00	I20	I5	300	-"-	I000	I00	I20	I5	I00	-"-	I000	I00	I20	I5	I00
II0	I50	20	600	-"-	I247	I08	I44	I9	679	-"-	II09	I06	I56	I7	600
I95	I00	8	285	-"-	I0I4	I95	I00	8	285	Расформировано			-	-	-
I30	200	23	490	-"-	884	I25	2I4	23	492	-"-	I023	I69	280	20	592
I73	I77	I3	720	-"-	I29I	I50	2I0	I3	720	-"-	I297	I83	287	I3	720
I50	I56	I9	500	-"-	I283	I50	I56	I9	500	-"-	I224	I53	I79	I9	502
72	9I	I4	300	-"-	I240	I28	275	7	492	-"-	I087	I28	275	7	492
200	I80	I2	290	-"-	II74	200	I80	I2	290	-"-	I048	204	I83	I2	292
II6	200	7	524	-"-	I3I2	II6	200	7	520	-"-	I067	I40	204	8	438
86	42	I2	267	-"-	II79	96	42	I2	267	I390	I022	I68	323	7	380
I30	2I0	24	466	-"-	I243	I30	2I0	24	463	-"-	937	I29	264	I6	330
I40	40	29	I56	-"-	775	I42	48	29	I54	-"-	775	I42	48	29	I54
II8	75	20	300	-"-	II96	I76	I08	25	300	-"-	I083	206	III	20	265
I50	I70	22	5I0	-"-	II67	I69	I85	22	50I	-"-	II58	I6I	I97	22	526
86	67	I5	336	-"-	966	II0	I46	I7	330	-"-	960	I46	I59	22	320
-	-	-	-	-"-	I280	9I	I04	2I	580	-"-	II94	I09	I7I	2I	520
-	-	-	-	-"-	I350	75	6I	I0	482	-"-	93I	90	I00	I3	375
-	-	-	-	-"-	I259	96	48	9	650	-"-	II95	96	48	9	600
-	-	-	-	-"-	I207	93	I08	8	662	-"-	99I	93	I59	8	547
-	-	-	-	-"-	I277	88	I20	I3	706	I390	740	89	I52	6	438
-	-	-	-	-"-	I37I	I50	233	I7	428	-"-	872	I65	247	I5	422
-	-	-	-	-"-	I393	I44	I0I	I9	786	-"-	I2I8	I52	I58	I9	700
-	-	-	-	-"-	898	I62	I35	I9	28I	-"-	862	I82	I32	I8	254
-	-	-	-	-"-	I36I	I25	I34	I0	642	-"-	I736	I35	223	22	942
-	-	-	-	-"-	I296	I00	207	I4	665	-"-	I086	I26	256	I4	595
-	-	-	-	-"-	II6I	I54	290	20	660	-"-	I263	I54	297	20	650
-	-	-	-	-"-	II94	54	I08	I2	603	-"-	I0I7	I29	254	I7	42I
-	-	-	-	-"-	I390	I25	I65	28	520	-"-	I208	I23	I53	20	384
-	-	-	-	-"-	9I0	II8	I40	I8	420	-"-	I060	2I2	255	I8	562

2	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
45	61	119	4	580	1390	966	163	120	14	514
42	110	211	18	602	-"-	971	120	210	16	565
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ого:	6057	6019	676	17977	56990	45872	6798	7297	639	17698

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3	I4	I5	I6
41	45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
42	47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I996	9I4
44	II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	I200
45	I3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	I2I4
46	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	I486
47	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	938
48	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	Не по
ИТОГО:		I29I0	7843	925	733	I26	744	23952	I3703	I834	I457	204	2067	56882	35213

ПРИМЕЧАНИЕ:

В основном все ВЭО расформировцвались в 1945 году к
28, 30, 42 И 50, которые расформированы в 1946 году.

17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
-	-	-	-	I390	I04I	6I	II9	4	580	I390	966	I63	I20	I4	5I4
-	-	-	-	-"-	II83	II0	2II	I8	602	-"-	97I	I20	2I0	I6	565
Расформировано на месте				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-"-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-"-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-"-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-"-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Поднималось				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3796	3150	447	7865	58380	46642	6057	6019	676	I7977	56990	45872	6798	7297	639	I7698

кроме ВЭО №-№-I, I6, I7,

ПРИЛОЖЕНИЕ №-8

О РАБОТЕ ВЭО ПО ПОГРУЗКЕ И ВЫГРУЗКЕ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941-1945 г.г.

№№ пп	№-№ ВЭО	Погружено /в вагонах/	Выгружено /в вагонах/	За какой период работы
I	I	42.700	38.900	с I6/I-43 по I/УП-45 г.
2	2	I5.000	I5.200	с I5/I-43 по I3/XI-44г.
3	3	97.300	7I.600	с I5/I-43 по I3/УП-45г.
4	4	30.800	26.I00	с I/УП-4I по 20/УП-45г.
5	5	39.000	34.800	с 25/П-42 по I7/УП-45г.
6	6	79.I00	I83.300	с 30/УI-4I по I6/XП-45г.
7	7	267.800	262.I00	с I5/I-43 по 20/УП-45г.
8	8	I4I.800	I94.500	с 3/УП-4I по I/XI-45 г.
9	I0	78.300	60.900	с 3/Ш-44 по I2/IX-45 г.
I0	I2	73.000	90.000	с I8/Ш-42 по I2/IX-45г.
II	I4	36.000	3I.200	с I5/I-43 по 20/УП-45г.
I2	I5	65.900	9I.400	с I5/I-43 по 20/УП-45г.
I3	I6	I60.500	234.500	с I5/I-43 по I946 г.
I4	I7	8.960	-	с I94I - I945 г.г.
I5	I8	59.000	75.600	с I5/I-43 по 20/УП-45г.
I6	I9	25.200	46.300	с I/УП-4I по 2I/IX-45г.
I7	20	I78.600	67.600	с I/УП-43 по 20/УП-45г.
I8	2I	62.400	86.000	с 23/УI-43 по 2I/IX-45г.
I9	22	54.800	37.400	с I5/I-42 по 30/XI-45 г.
20	23	33.I00	30.700	с 9/IУ-44 по 20/УП-45 г.
2I	24	50.800	52.500	с 8/IУ-44 по I/XI-45 г.
22	25	33.300	49.800	с 6/I-42 по I2/IX-45 г.
23	28	87.300	42.300	с I2/IУ-44 по I946 г.
24	29	I2.700	9.600	С 5/У-44 по 20/IX-45г.
25	30	I9.200	I9.300	с I2/У-44 по I946 г.
26	3I	46.800	I22.400	с 6/У-44 по I2/IX-45 г.
27	32	I7.700	28.700	с 7/У-44 по I2/IX-45 г.
28	33	86.700	I27.000	с 9/IУ-44 по I2/IX-45г.
29	34	I5.600	36.900	с 9/IУ-44 по I2/IX-45г.
30	35	20.600	I7.I00	с 3/IУ-44 по 20/УП-45г.
3I	36	I3.300	6.600	с 20/IУ-44 по 20/УП-45 г.
32	37	287000	9.000	с II/IУ-44 по I/XI-45 г.
33	38	I7.400	8.000	с II/IУ-44 по 22/УП-45г.
34	39	28,600	38.000	с 25/IX-44 по 26/XП-45г.
35	4I	23.I00	30.700	с 8/IУ-44 по 20/УП-45 г.
36	42	6I.500	3I.000	с 23/X-43 по I946 г.
37	43	95.500	II5:500	с 25/I-44 по 22/УП-45 г.
38	44	36.600	48.400	с 26/I-44 по I2/IX-45 г.
39	45	I6.600	I5.000	с 20/IУ-44 по 20/УП-45г.
40	46	40.200	45.000	с I/X-43 по 20/УП-45 г.
4I	47	2I.000	I3.800	с 25/I-44 по I8/XП-45г.
42	50	-	-	
ИТОГО:		2.3I6.760	2.544.700	

ПРИЛОЖЕНИЕ №-9

С П Р А В К А

О СТРОИТЕЛЬНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТАХ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННЫМИ ОТДЕЛЕНИЯМИ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941-1945 г.г.

№№ пп	№-№ ВЭО	Год под"-ема ВЭО	Наименование выполненных работ: Восстановлено путей в клм.	Восстановлено стрелок в шт.	Восстановлено связи в пр/клм.	Восстановлено искусств. сооружений в шт.	Восстановлено служебн. и жилых зданий в м2.	Восстановлено подвижного состава
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	1	1943	285	32	811	20	4883	43
2	2	1943	145	43	1400	5	9130	136
3	3	1943	126	81	2400	6	3600	1
4	4	1941	739	625	1205	93	11923	371
5	5	1942	960	190	1650	16	3500	-
6	6	1941	220	138	1867	34	3421	-
7	7	1943	260	340	4161	91	4820	23
8	8	1941	89	49	414	21	1364	-
9	9	1943	Работало на эксплоатации. Расформировано на месте формирования /в 1943 г./					
10	10	1942	679	431	809	19	4140	209
11	11	1943	Работало на эксплоатации. Расформировано /в 1943 г./.					
12	12	1942	640	374	1799	129	6800	-
13	13	1943	Работало на эксплоатации. Расформировано на месте формирования /в 1943 г./.					
14	14	1943	510	194	605	33	1750	-
15	15	1943	140	110	760	6	400	-
16	16	1943	435	163	970	45	1900	-
17	17	1941	Работало на эксплоатации /в Иране/.					
18	18	1943	169	245	764	32	1100	-
19	19	1941	1298	985	4730	151	16206	869
20	20	1941	167	86	353	12	350	-
21	21	1941	425	551	1611	67	1100	293
22	22	1943	238	413	2287	11	1850	6
23	23	1944	64	56	43	1	100	-
24	24	1944	109	275	597	36	1050	-
25	25	1942	293	468	1922	110	2000	109
26	26	1943	Работало на эксплоатации и расформировано на месте формирования /в 1943 г./.					
27	27	1943	-"-		-"-		-"-	
28	28	1944	216	41	234	17	4792	-
29	29	1944	53	-	29	-	400	-
30	30	1944	49	38	273	5	180	-
31	31	1944	187	149	32	8	530	-
32	32	1944	95	60	136	75	4500	-
33	33	1944	139	110	860	32	600	-
34	34	1943	64	92	182	20	300	8

1	2	3	4	5	6	7	8	9
35	35	1944	84	146	293	-	1600	-
36	36	1944	170	130	430	13	800	-
37	37	1943	70	41	250	13	400	-
38	38	1944	106	81	351	10	700	-
39	39	1944	753	89	1171	29	2080	11
40	40	1943	Не поднималось.					
41	41	1944	94	84	135	14	4015	20
42	42	1943	147	114	79	3	5750	10
43	43	1944	143	176	1372	10	3840	-
44	44	1943	276	118	177	44	5018	-
45	45	1944	18	-	4	-	-	-
46	46	1943	153	257	833	31	1300	5
47	47	1944	Работало на эксплоатации				-	-
48	50	1942	Работало на эксплоатации /в Иране/.					
ИТОГО:			10798	7575	37999	1252	118192	2114

ПРИЛОЖЕНИЕ №-IO

В Е Д О М О С Т Ь

РАСФОРМИРОВАННЫХ ПОДВИЖНЫХ ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННЫХОТДЕЛЕНИЙ В СВЯЗИ С ОКОНЧАНИЕМ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.-

№№ пп	№-№ ВЭО	Наименование дороги, на которой было сформировано ВЭО	Время под"ема ВЭО дорогой формирования.	Общее кол-во личного состава в ВЭО на день расфор.	№-№ приказов и распоряжений, по которым расформированы ВЭО.	Дорога расформирования.
I	2	3	4	5	6	7
I	I	Кировская	I6/I--43г.	I93	Приказ 3I9/Ц от I7/IУ-46г.	Кировск.
2	2	-"-	I5/I--43г.	III6	Приказание I6808 от I3/XI-44 г.	-"-
3	3	Северная	I5/I--43г.	I0I9	Приказание 777I от I3/УШ-45 г.	Октябрьская
4	4	Кировская	7/УП--4Iг.	I552	Приказ №С-788/Ц от 20/УШ-I945г.	Кировская
5	5	Ю-Уральская	25/П--42г.	I28I	Приказание №2-I9I9с от I7/УП-45 г.	Ю-Уральская
6	6	Омская	25/УI--4Iг.	926	Приказание И2-I907с от I6/УП-45 г.	Омская
7	7	Калининская	I5/I--43 г.	I283	Приказ №С-788/Ц от 20/УШ-45г.	Калининская
8	8	М-Рязанская	3/УП--4I г.	I565	Приказание 2775 от I/XI-45 г.	М-Рязанская
9	9	Калининская	I5/I--43г.	9I4	Приказание №_____от _____/__43г.	Калининская
I0	I0	В-Сибирская	3/Ш--42г.	I433	Приказ 865/Ц от I2/IX-45г.	В-Сибирская

I	2	3	4	5	6	7
II	II	Свердловская		I956	Приказ №_____ от ___/___43г.	Свердловская
I2	I2	Оренбургская	I8/Ш-42 г.	I368	Приказание 2457с от I2/IX-45 г.	Оренбургская.
I3	I3	М-Киевская	I5/I-43 г.	I2I4	Приказание №_____от _____I943г.	М-Киевская
I4	I4	М-Курская	I5/I-43г.	I200	Приказ 788/Ц от 20/УШ-45г.	М-Курск.
I5	I5	М-Донбасская	I5/I-43г.	II74	-"-	М-Донбасская
I6	I6	Ю-Восточная	I5/I-43г.	512	Телегр.приказание от 2/IX-I946 г.	Ю-Восточная
I7	I7	Закавказск.	I/УП-4I г.	I55	Тоже от I/X-I946 г.	Азербайджанская
I8	I8	М-Донбасск.	I5/I-43г.	II02	Приказание 788/Ц от 20/УП-45 г.	М-Донбасская
I9	I9	Ю-Восточная	I/УП-4I г.	I305	Приказание 252I от 2I/IX-I945 г.	Ю-Восточная
20	20	Сталинская	I/УП-4I г.	I40I	Приказ 788/Ц от 20/УШ-45г.	Сталинская
2I	2I	Южная	28/УI-4I г.	I546	Приказание 252I от 2I/IX-I945 г.	Южная
22	22	Р-Уральская	I/УП-43 г.	I05I	Приказание 3023 от 30/XI-I945 г.	Р-Уральская
23	23	Орджоникидзевская	9/IУ-44 г.	II47	Приказ 788/Ц от 20/УШ-45г.	Орджоникидзевск.
24	24	С-Кавказск.	8/IУ-44 г.	I695	Приказание 2775с от I/XI-45 г.	С-Кавказская

I	2	3	4	5	6	7
25	25	Куйбышевская	6/I-42г.	I363	Приказание 2456/с от I2/IX-45 г.	Куйбышевская
26	26	Орджоникидзевская	I5/I-43г.	I450	Приказание ___ от ___/__I943г.	Орджоникидзевск.
27	27	-"-	-"-	723	-"-	-"-
28	28	Ярославская	30/Ш-44 г.	I87	Приказ 3I9/Ц от I7/IУ-46г.	Ярославская
29	29	М-Окружная	5/У-44 г.	938	Приказание 2522/с от 20/IX-45 г.	М-Окружная
30	30	М-Курская	I5/IУ-44 г.	432	Приказание 3I9/Ц от I7/IУ-46 г.	М-Киевская
3I	3I	Забайкальская	6/IУ-44 г.	872	Приказ 865/Ц от I2/IX-45 г.	Забайкальская
32	32	Амурская	7/У-44 г.	890	- " -	Амурская
33	33	Д-Восточная	9/IУ-44 г.	860	- " -	Д-Восточная
34	34	Приморская	20/XI-43 г.	I050	- " -	Приморск.
35	35	Куйбышевск.	3/IУ-44 г.	I340	Приказ 788/Ц от 20/УП-45г.	Куйбышевская
36	36	- " -	20/IУ-44 г.	I084	- " -	- " -
37	37	Закавказская	30/X-43г.	I093	Приказание 500с от 25/П-I945 г.	Закавказская
38	38	Р-Уральская	II/IУ-44 г.	I260	Приказание 2775 от I/XI-45 г.	Р-Уральская
39	39	Казанская	27/I-44 г.	I07I	Приказание 3I55с от 26/XП-45 г.	Казанская
40	40	Орджоникидзевская.	Не поднималось.			

1	2	3	4	5	6	7
41	41	Ашхабадская	8/IУ-44 г.	1075	Приказ 788/Ц от 20/УШ-45 г.	Ашхабадская
42	42	Ташкентская	20/X-43 г.	467	Телегр.приказан. от 2/IX-46 г.	Ташкентская
43	43	Томская	26/I-44 г.	1064	Приказание 2226 от 22/УШ-45 г.	Томская
44	44	Красноярская	26/IX-43 г.	1218	Приказ 865/Ц от 12/IX-45 г.	Красноярская
45	45	М-Донбасская	20/IУ-44 г.	1011	Приказ 788/Ц от 20/УШ-45 г.	М-Донбасская
46	46	М-Рязанская	27/IX-43 г.	910	- " -	М-Рязанская
47	47	Горьковская	25/I-44 г.	919	Приказание III968 от 18/ /XП-1945 г.	Горьковская
48	48	/ ВЭО не формировались в связи с уничтожением				
49	49	/ авиацией противника материальной части.				
50	50	Министерство Путей Сообщения	15/УI-1942г.	60	Телегр.приказание от 9/IУ-1946 г.	
		Итого:				

Приложение № II

СЕКРЕТНО
экз. №-1

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

20 августа 1945 г. №-С-788/Ц

О возвращении из Польши и Германии Военно-эксплоатационных отделений и эксплоатационных железнодорожных полков

РАССЕКРЕЧЕНО

В соответствии с постановлением ГОКО № 9407/сс от 7/УП-1945 года П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Возвратить на дороги Союза военно-эксплоатационные отделения /ВЭО/ и эксплоатационные железнодорожные полки назначением и в сроки согласно прилагаемого плана.

2. Начальнику Центрального Управления Движения НКПС тов.БЕЩЕВУ по заявке ЦВЭУ - тов.КАРГИНА обеспечить возвращающиеся ВЭО и полки подвижным составом для погрузки и установить диспетчерский контроль за продвижением.

3. Возвращаемые военно-эксплоатационные отделения расформировать по прибытии их на дороги формирования. Работников расформировываемых ВЭО отправить на дороги постоянной прежней их работы. Материально-техническое имущество и спецвагоны зачислить в резерв НКПС на дорогах формирования и обеспечить правильное хранение.

4. Эксплоатационные железнодорожные полки использовать на дорогах назначения комплексно, выделяя им самостоятельные об"екты работы.

5. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на ЦВЭУ тов.КАРГИНА и ЦВО тов.БЕЛОВА.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ -И.КОВАЛЕВ

верно:

Форма

СЕКРЕТНО
экз. №-1

Утверждаю:
Начальник ЦВЭУ
генерал-лейтенант
техн.войск -Каргин

Начальник ЦВО
генерал-майор
техн.войск -Белов

П Л А Н

перевозки частей и формирований НКПС на август-сентябрь месяцы 1945 года.

№-№ эшело-нов	Наимено-вание частей и форм.	Погрузка		Дата погруз-ки	Подвижной состав				Маршрут следо-вания	Выгрузка		Основан. к перевозке
		Стан-ция	Дорога		крыт.	плат.	цист.	Всего		ст.	дор.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
101020	ЧЭ-11	Коршен	Польша	с 24,8	200	80	-	280	Коршен-Инстер-бург-Вильнюс-Минск-Москва-Ярославль-Буй-Киров-Свердловск ст.Инстербург.	Свердл. ж.д.		СС--764ц от 10.8 1945г
101021	-"-	-"-	-"-		-	-	-	-				
101022	-"-	-"-	-"-		-	-	-	-				
101023	-"-	-"-	-"-		-	-	-	-				
101027	ВЭО-16	Найден-бург	Польша	с 28.8 -45г.	150	15	-	165	Найденбург-Ост-роленко-Белос-сток-Барановичи Минск-Смоленск-Брянск-Орел-Елец-Грязи-Лис-ки.	Лис-ки	Юго-Вост.	

РАССЕКРЕЧЕНО

НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА СПЕЦФОРМИРОВАНИЙ
ЦВЭУ НКПС
директор-подполковник пути
и строительства - КУДРЯВЦЕВ

НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ВЭО
ЦВО НКПС
директор-подполковник
движения -НЕФЕДОВ

верно:

РАССЕКРЕЧЕНО

отп. 2 экз.
зак. №-05/657
исп. Алферов
еф

170

ПРИЛОЖЕНИЕ №-12

ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВЕРТЫВАНИЕ: УПРАВЛЕНИЙ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ФРОНТА, ГОЛОВНЫХ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ ОТДЕЛОВ И РЕМОНТНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ НКПС.

I/ Подготовка подвижных организаций НКПС /УПС"ов, Гвот"ов, ремонтно-восстановительных поездов/ к работе в военное время проводилась дорогами в мирное время, на основании разосланных НКПС"ом выписок из схемы развертывания формирований НКПС, преподанной Генеральным Штабом КА для разработки мобилизационного плана 1941 года.

Материальное оснащение этих формирований и укомплектование личным составом производилось по старым положениям и табелям, часть из которых, как например, по УПС"ам и ГВОТ"ам, были разработаны НКПС и НКО еще в 1927 году. Новые положения /штаты/ о подвижных формированиях /ГВОТ"ы, Горем"ы и др./ дорогами были получены лишь незадолго до начала мобилизации.

2/ В мобпериод многие дороги, вследствие получения новых табелей /имеющих значительное расхождение со старыми/ а также поступавших от НКПС изменений сроков отмобилизования формирований, были вынуждены пересматривать составленные производственные планы на эти формирования, изменять заготовленную уже материально-техническую оснащенность, увеличивать личный состав и т.д.

Эти обстоятельства, создавая затруднения, влияли также на сроки, количество и качество оснащения формирований.

3/ К началу Отечественной войны накопление имущества для подвижных формирований, на ряде дорог произведено далеко не полностью. Недостающее количество /имущества, оборудования, постельных принадлежностей, обмундирования, белья и/др., пополнялось уже в мобилизационный период, в процессе отмобилизования подвижных формирований, путем обора от хоз"-единиц дороги, получения от НКО и т.д.
/железные дороги: Юго-Восточная, Оренбургская, Кировская, Западная, М-Рязанская, Закавказская и др./.

Укомплектование формирований личным составом производилось как за счет личного состава, на которых было возложено формирование подвижных организаций, так и путем командирования с других дорог и поступления от НКО, причем, от НКО личный состав поступал в большинстве без надлежащего отбора и должной квалификации.

4/ Отмобилизование подвижных формирований, несмотря на имевшие место затруднения, выполнено дорогами, в основном, в сроки, заданные по мобплану и отдельными распоряжениями НКПС.

Отступления от сроков отмобилизования имели место на следующих дорогах:

Моск.Рязанской - 2 подрем"а, 4 Горем"а и 5 Водрем"ов были задержаны отмобилизованием от 3 до 27 суток, из-за несвоевременного обеспечения довольствием Московским и Орловским военными округами по табелям штатов формирований.

На Закавказской ж.д. им.Берия Л.П. по вине дороги, УПС №-12 был развернут только в начале ноября месяца 1941 г.

На Юго-Восточной - формирование 6 Горем"ов и 2 Водрем"ов не выполнены в срок по причине большого опоздания, прибывшего на пополнение формирований с других дорог личного состава.

На Западной ж.д. УПС на ст.Минск развернут не был, изза сложившейся военной обстановки /частая бомбардировка Минска и участка Минск-Борисов, а также высадка неприятельского десанта в районе Смолевич/ и был развернут только в Смоленске в конце июня месяца 1941 года.

5/ На ряде дорог некоторые формирования, предусмотренные мобпланом, из-за отсутствия требований от НКО не отмобилизовывались и по распоряжениям НКПС снимались с формирования до особых указаний, а готовые-длительное время простаивали в ожидании приказаний об отправлении по назначению или же при неполучении этих приказаний использовывались для работы на дорогах формирования, так, например:

На Закавказской ж.д. им.Берия Л.П. -ГВОТ №-23 - не отмобилизовывался, из-за отсутствия требований;

На Томской ж.д. - Подрем"ы №№-7 и 9 были сформированы ранее срока, 29 и 30 июня отправлены по назначению после получения распоряжения НКПС 4 июля 1941 года.

На Московско-Киевской ж.д.:

а/ Горем №-I /I катег./ был готов к 27 июня 1941 г., отправлен по назначению на ст.Новобелица Белорусск.ж.д. только 6 июля 1941 г.;

б/ Подрем №-I, сформированный 29 июня 1941 г., стоял все

время в Калуге до ее эвакуации и использовывался в помощь ТЧ и ВЧ;

в/ Подрем №-5, законченный формированием 30 июня 1941 г., был отправлен 8 июля 1941 г. в Брянск П в помощь ТЧ и ВЧ;

г/ Горем № 20, предусмотренный к отмобилизованию в М-10, распоряжением НКПС от 23/УI-1941 г. с формирования был снят и в дальнейшем не поднимался в связи с эвакуацией Калуги;

д/ Тоже, распоряжением НКПС от 23/УI-1941г. были сняты с формирования 4 пневмостанций.

На Кировской ж.д. ГВОТ /резервный/, отмобилизованный по распоряжению НКПС от 23/УI в течение пятидневного срока, никуда не отправлялся и использовывался на дороге.

XIУ. ОБЕСПЕЧЕНИЕ АГИТПУНКТАМИ

Выделение и подготовка помещений в вокзальных или др. зданиях для организации в них культурно-политического обслуживания следующего по железным дорогам личного состава воинских эшелонов была проведена на местах в мирное время.

Агитационные пункты на станциях железных дорог организуются на периоды массовых воинских перевозок для проведения агитационно-массовой работы среди перевозимых военнослужащих.

Мобпланом 1941 года предусмотрено, что обеспечение агитпунктов помещениями, инвентарем, материалами, ремонт помещений лежит на обязанности дорог.

Формирование агитпунктов обязаны осуществлять органы НКО.

Всего по схеме развертывания формирования предусмотрено открытие следующего количества агитпунктов:

I-го разряда	-	31
2-го -"-	-	45
3-го -"-	-	30
ВСЕГО-		106

Сроки развертывания агитпунктов указаны в мобплане НКПС 1941 года.

Формирование и развертывание агитпунктов на следующих дорогах схемой развертывания не предусмотрено:

1. Белостокской
2. Бр.Литовской
3. Ковельской
4. Львовской
5. Кишиневской
6. Литовской
7. Латвийской
8. Эстонской
9. Турк.Сибирской.

Развертывание агитпунктов на всех железных дорогах осуществлено в предусмотренные мобпланом сроки, а некоторые и ранее срока.

Кроме того, сверх предусмотренных планом на многих дорогах в мобпериод и в последующее военное время было открыто дополнительное количество агитпунктов, ленинских уголков и уголков санитарного просвещения /Казанская, М.Донбасская, Ю-Восточная, Северная, Ю--Уральская, Закавказская, Оренбургская и др./.

Для организации агитпунктов железными дорогами были предоставлены лучшие помещения вокзалов или других станционных зданий.

Претензий со стороны органов Министерства Вооруженных Сил за плохое содержание агитпунктов не имелось агитационные пункты в Отечественную войну провели большую политико-воспитательную работу среди военнослужащих Красной Армии и зачастую служили для них местом культурного отдыха.

Так, например, агитпунктами Московско-Рязанской ж.д., за период с июня 1941г. по июль 1942 года:

проведено докладов, лекций, политинформаций и

бесед 1758,- обслужено - 154.592 человека.

проведено кино-сеансов и концертов 1070,- обслужено 239.803 человека.

Выдано книг, журналов и газет -60394.

Дано консультаций и справок - 10635.

Количество военнослужащих,посетивших за указанное время агитпункты Московско-Рязанской ж.д.,составило 270.555 человек.

Агитпункты комплектовали команды для следования по железным дорогам и обеспечивали работу вокзалов по выдаче различных справок и консультаций.

Аналогичное положение имело место и на других агитпунктах.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Агитпункты провели очень большую массовую работу политико-воспитательного, культурно-просветительного и раз"яснительного характера среди личного состава военнослужащих проходящих воинских эшелонов и одиночно следуемых бойцов.

ооо О ооо

Организация агитпунктов является целесообразной организацией, поэтому отражение в будущем мобплане этого мероприятия необходимо.

ооо О ооо

177

XУ. ПОГРУЗОЧНО-ВЫГРУЗОЧНЫЕ МЕСТА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ БОЛЬНЫХ И РАНЕНЫХ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ

Для обеспечения погрузки и выгрузки больных и раненых военнослужащих, мобпланом НКПС 1941 года предусматривалось использование на военное время воинских и пассажирских платформ и площадок и специально построенных санитарных рамп.

Мобпланом намечалось к использованию следующее количество погрузочно-выгрузочных мест:

№№ пп	Тип погрузочно-выгрузочных мест	Имелось:		
		На консервации	В эксплоатации	ВСЕГО
1	Санитарные рампы	37	15	52
2	П л а т ф о р м ы	3	90	93
3	П л о щ а д к и	82	183	265
	ВСЕГО:	122	288	410

Пункты и сроки развертывания погрузочно-выгрузочных мест указаны в соответствующей ведомости мобплана НКПС 1941 года.

В ходе войны выявилось, что количество предусмотренных мобпланом существующих платформ, площадок и санитарных рамп, могущих быть использованными для погрузки и выгрузки больных и раненых, оказалось недостаточным. В связи с этим, для указанной цели были использованы воин-

ские и коммерческие платформы и площадки, не предусмотренные мобпланом.

Так, например:

На Южно-Уральской ж.д., - кроме предусмотренных 4-х пунктов разгрузки,- ВСП разгружались еще и на других станциях дороги /Миасс, Кисегач, Кыштым, Уфалей и др./, по месту расположения санаториев и домов отдыха;

На Пермской жел.дор.,- помимо 3-х пунктов, предусмотренных мобпланом, ВСП разгружались на станциях: Чусовская, Кизел, Усольская, Соликамск и др.

На Р-Уральской ж.д., - под разгрузку ВСП, кроме предусмотренных 10 пунктов, использовались еще 7 пунктов.

На Северной жел.дор., -дополнительно приспосабливалось и использовалось для разгрузки, не считая 3-х, предусмотренных мобпланом, еще 12 пунктов.

На Омской жел.дор. -на ст.Омск была вновь построена деревянная санитарная платформа, не предусмотренная мобпланом. И так далее.

Выбор мест для производства погрузки и выгрузки больных и раненых и постройка санрамп, с точки зрения их дислокации, происходили не всегда удачно, что показывают следующие примеры:

Санитарная рампа на ст.Оренбург Оренбургской ж.д., построенная на товарном дворе, не могла быть использована, так как большая работа товарного двора, не позво-

ляла производить подачу ВСП под разгрузку.

Использование пассажирской платформы пригородного сообщения ст.Казань под разгрузку ВСП, вносило расстройство в пригородное движение поездов и затрудняло обслуживание пассажиров.

Отсутствие дополнительных и сквозных специальных путей у погрузочно-разгрузочных платформ и площадок, также вызывало затруднения эвакуаций больных и раненых.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Ввиду рассредоточения госпитальных баз по районам и возникшей,в связи с этим,необходимости обеспечения разгрузки раненых на промежуточных станциях, - в будущем следует предусмотреть:

I. Строительство коммерческих и пассажирских платформ и площадок,по возможности,на полную длину ВСП,и при необходимости с привязкой специальных под"ездных путей и веток.

2. Строительство специальных санитарных рамп должно производиться на крупных узлах,в местах сосредоточения госпитальных баз и в пунктах перегрузки раненых.

3. Строительство санрамп производить с учетом их использования в мирное время для коммерческой и пассажирской работы.

XVI. ИЗОЛЯЦИОННО-ПРОПУСКНЫЕ ПУНКТЫ / ИЗО-САНПРОПУСКНИКИ/

Для производства санитарной обработки воинских эшелонов, отдельных воинских команд, военнопленных и др.людских контингентов, следуемых по железным дорогам, на соответствующих станциях железных дорог сформированы изоляционно-пропускные пункты /ИЗО/. Формирование и развертывание ИЗО производилось врачебно-санитарными службами, согласно мобплана или особого указания.

По пропускной способности ИЗО делятся на следующие категории:

1-я -по санпропускникам-500-600 человеко-час., изоляторам -50-60 коек;и соответственно- 2-я - 400 и 40; 3-я -200 и 20, 4-я -100 и 10.

Мобпланом 1941 года было предусмотрено такое развертнвание ИЗО на сети железных дорог: I-ой категории - 4, 2-ой -9, 3-й -9 и 4-й -39, а всего -61. Причем, 39 ИЗО построены по специальным проектам, 8-имели часть специально построенных для них помещений и часть - приспосабливаемых в мобпериод, остальные 14 должны быть расположены во временных помещениях, отводимых дорогами и приспосабливаемых в мобпериод.

В довоенный период на дорогах Сибирской магистрали ИЗО работали постоянно причем, когда санпропускники не были загружены обслуживанием воинского контингента, они использовались на договорных началах по обслуживанию перевозимых спецпереселенцев, эваконаселения, завербованных рабочих, а также пассажиров и местного населения.

В 1939 году, в период войны с Финляндией, были временно открыты и работали ИЗО по станциям: Вологое, Волховстрой, Вологда, Всполье, Красная Пресня, Лихоборы и др., а во время войны с Польшей и Румынией на станциях: Великие Луки, Смоленск, Вязьма, Орша и Гомель.

Кратковременная работа указанных ИЗО выявила диспропорцию в пропускной способности между их хозяйствами, а именно:

I. ИЗО расчитаны в значительной мере на прием и изоляцию подозрительных инфекционными заболеваниями и не инфекционно больных, чем на сандезообработку проезжающего людского контингента.

Например: изолятор ИЗО ст.Вологда был расчитан на одновременный прием 200 человек больных, а санпропускник и дезокамера на пропуск и обмывку только на 25 человеко-час; изолятор ИЗО ст.Всполье был расчитан на одновременный прием 100 человек больных, а санпропускник и дезокамера на 75 чел.час. В результате этой диспропорции, имели место случаи скопления и длительной задержки воинских эшелонов в ожидании прохождения сандезообработки, что отражалось на своевременном продвижении воинских частей на фронт.

Для изжития отдельных недостатков в организации ИЗО, была проделана следующая работа:

I. ГВСУ Красной Армии и ГВСУ НКПС составлены новые тактико-технические требования для проектирования новых

ИЗО, на основе которых Союзтранспроектом было составлено новое типовое проектное задание, утвержденное Наркомшути в июне месяце 1941 года.

При разработке мобплана 1941 года по развертыванию изоляционно-пропускных пунктов в военное время, новое проектное задание было положено в основу для строительства новых зданий и приспособления существующих.

2. Согласно переработанного в 1941 году положения об ИЗО и утвержденного в 1943 году, мощность изоляторов при ИЗО была сокращена до минимума, а освобождаемые помещения были использованы для других целей.

При ИЗО, не имеющих специальных изоляторов, последние во время войны не открывались, а для снимаемых с поездов больных бронировались койки в близлежащих к ИЗО лечебных учреждениях.

В связи с произведенными мероприятиями, количество обслуживающего состава ИЗО было сокращено на 25 %.

С возникновением военных действий в 1941 году по мобплану было развернуто всего 61 ИЗО:первой категории-4, второй -9, третьей -9 и четвертой -39. Причем, во время войны нормально работало 39 ИЗО: 1-й и 2-й категории-11, 3-й категории-7 и 4-й категории -21.

ИЗО на станциях Батайск /3-й категории/, Киев, Знаменка, Синельниково, Воронеж, Тихорецкая, Мин.Воды /4-ой категории/, вследствие оккупации действовали короткий срок. Не работали совершенно:.

ИЗО на ст.ст.Орел, Курск, Смоленск, Орша, Вязьма, Великие Луки, Брянск, Конотоп, Полтава, Мичуринск, Харьков, Основа, Лозовая, Белгород и Жмеринка.

Вследствие роста перевозок воинских частей и скопления на станциях железных дорог большого количества эвакуируемого на Восток населения, имеющегося количества ИЗО оказалось недостаточным, поэтому, во избежание возможных вспышек эпидемий, НКПС, во исполнение Постановления Правительства, приказом № 697 от 12 декабря 1941 года, обязал ВРЗ построить 12 банно-прачечных - дезинфекционных поездов. В тоже время, в результате возникшего движения среди работников вагонных и паровозных участков по оказанию помощи фронту в постройке банно-дезинфекционных поездов, непосредственно на дорогах приказом НКПС № 699 от 15 декабря 1941 года было узаконено и в течение 2-3-х месяцев построено 57, /вместо 45 поездов, как это было установлено приказом 699 от 15/XII-1941 г./.

Строительство банно-прачечных дезинфекционных поездов / предусмотренных приказом НКПС № 697/ как более мощных по сравнению с существующими банными поездами, было окончено в апреле-мае месяцах 1942 года.

Ввиду того, что все построенные банные поезда поступили в распоряжение ГВСУ Красной Армии и последним были использованы для обслуживания воинских частей на фронте, положение с обслуживанием воинских частей и другого людского контингента, перевозимого по железным дорогам тыла, не улучшилось. Поэтому НКПС, приказом №-487/Ц от 15 июня 1942

года, обязал строительные организации в течение полугода построить 43 санпропускника с пропускной способностью от 50 до 200 чел.-час. В действительности же до конца войны полностью построено было только 24 санпропускника и не закончено монтажем 10.

Мощность стационарных и передвижных сандезсредств, находящихся на железных дорогах, к концу войны достигла:

по ИЗО	-	7284 чел.час	/МПС/
по санпропускникам-		5478 "	"
и по банным поездам	-	4004 "	/МВС/
ВСЕГО -	-	16766 "	или

335.320 чел/сутки.

При обслуживании ИЗОляционно-пропускными пунктами воинских частей в Отечественную войну имели место следующие недостатки:

1. Работа и загрузка ИЗО зависела от подхода воинских частей;

2. Снабжение ИЗО топливом производилось с перебоями;

3. Из-за недостатка рабочей силы и материалов ремонт ИЗО производился нерегулярно;

4. Отсутствовал обменный фонд белья, поставляемого органами МВС и отсутствовала инструкция об обменном фонде которая была выпущена ГВСУ-МПС и ГВМУ-МВС от 6/УI-1942г. №-3102/61.

Для изжития указанных недостатков, в каждом отдельном случае, ЦВО и ГВСУ МВС, принимались соответствующие меры, дававшие положительные результаты как в снабжении

ИЗО топливом, так и в ремонте их.

Во избежание полной остановки ИЗО из-за ремонта, таковой производился в исключительных случаях и только для поддержания их в рабочем состоянии.

Эффективность использования ИЗО в Отечественную войну характеризуется таблицей №-I.

Для обслуживания ИЗО в военное время было принято через райвоенкоматы и по вольному найму 6200 человек. Однако это количество обслуживающего состава часто менялось, в зависимости от загрузки ИЗО.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ.

ИЗО и санпропускники в Отечественную войну выполнили значительную работу как по банному обслуживанию воинских контингентов и гражданского населения, так и по дезинфекции и дезинсекции обмундирования, белья, постельных принадлежностей и мягкого инвентаря.

Особенно большую по об"ему работу выполнили ИЗО станций, расположенных на Сибирской магистрали: Свердловск, Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск; - на Юго-Восточном направлении: -Сызрань, Пенза и Семипалатинск и на Северных дорогах: -Бологое и Вологда. Работа этих ИЗО была более равномерной, чем других ИЗО сети железных дорог за все время Отечественной войны.

Учитывая, что постройка ИЗО I и 2 категории требует больших капиталовложений - от 5 до 9 милл.рублей,-что на содержание и ремонт их ежегодно затрачиваются также большие суммы, что имеющиеся мощные ИЗО загружаются неравномерно, а при отсутствии достаточного количества воинских кон-

тингентов использовать их на полную мощь по обработке местного населения также невозможно- и что во время обработки воинских частей у таких ИЗО сосредотачивается большое количество подвижного состава, могущего служить об"ектом при налетах противника, строительство мощных ИЗО является нецелесообразным.

Поэтому за последние 10 лет ни одного ИЗО I и 2 категории построено не было.

Следовательно, целесообразно строить санпропускники с пропускной способностью на 200, 100 и 50 чел-час, на строительство которых расходуется меньше стройматериалов и денежных средств, и ввод их в эксплоатацию производится быстрее. Так, за 1942-1945 годы было полностью построено 24 санпропускника и незакончено монтажем 10. Стоимость санпропускников средней мощности составляет от 200 до 900 тысяч рублей. Такие санпропускники могут быть переведены на эффективный хозрасчет и обрабатывать, кроме проходящих воинских частей, и местное население.

Отказываясь от строительства новых мощных ИЗО, существующие мощные ИЗО каркасно-засыпного типа необходимо сохранять и поддерживать их в должном состоянии.

Дислокация ИЗО	Техническая мощность	Но ма	1944 г. % загр. от тех. мощн.	% загр. от норм.	Фактическая загрузка	1945 г. % загр. от тех. мощн.	% загр. от норм.	ИТОГО
3	4	5	18	19	20	21	22	23
Пресня /			II	70	263158	II	73	
Лихоборы /	За 1/2 года		I5	97	226245	I0	63	Техн.мощ.
Сызрань /	1152000	180	I2	78	307733	I3	85	всех ИЗО
Свердловск /	одного ИЗО-		9	60	354178	I5	98	I и Пкат. 114048000 норматив
/		П-						
Омск /	12672000	1980	I8	II6	372685	I6	I04	17820000
Новосибирск /	за 1/2 года		29	I86	340165	I5	94	
Красноярск /	всех ИЗО I		I9	I2I	380207	I6	I06	
Улан-Удэ /	катег.		2	I2	45668	2	I3	
Иркутск /			7	42	256192	II	7I	
Карымская /			2	I0	I29816	6	36	
Ушумун /			3	22	456018	20	I27	
			97	I2	74	3132067	I2	79	19518011
Ряжск /	За 1/2 года		6	4I	62220	5	35	Техн.мощ.
Батайск /	576000	900	I5	99	208490	I8	II6	всех ИЗО
Пенза /	Одного ИЗО-I		I7	I07	I89I45	I6	I05	III катег.
Оренбург /	4608000	7200	3	20	50889	4	28	за 41-45г
Семипалатинск /	всех ИЗО III		I5	97	I4I922	I2	79	41.472000 норматив
Пермь /			2	I3	I03072	9	57	6480000.
Челябинск /			II	70	I35800	I2	75	
Хабаровск			I	3	0	-	-	
			9	56	891538	II	73	
Арысь /	за 1/2 го		27	I47	II0328	24	I3I	Техн.мощ.
Урсатьевская /	230400	420	4	22	I2407	3	I5	всех ИЗО
Бологое /	одного ИЗО		9	52	9082	2	II	IУк.за
Вологда /	6220800	II7	I9	I07	I2653I	27	I5I	1941-45г.
Всполье /			6	33	56010	I2	67	51984000 норматив
Петрозаводск /	всех ИЗО IУ		I	4	58060	I3	69	I0240000

СВОДНАЯ ВЕДОМОСТЬ

загрузки ИЗО в годы Отечественной войны по данным отчетов НВС дорог.

№№ пп	Дислокация ИЗО	Техническая мощность	Нормат.	1941 г. Фактическая загрузка	1941 г. % загр. от техн. мощности	1941 г. % загр. от норматив.	Техническая мощность	Нормат.	1942 г. Фактическая загрузка	1942 г. % загр. от техн. мощности	1942 г. % загр. от норм.	1943 г. Фактическая загрузка	1943 г. % загр. от техн. мощн.	1943 г. % загр. от норм.	1944 г. Фактическая загрузка	1944 г. % загр. от техн. мощн.	1944 г. % загр. от норм.	1945 г. Фактическая загрузка	1945 г. % загр. от техн. мощн.	1945 г. % загр. от норм.	ИТОГО
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	Пресня			237410	21	132			440382	19	122	240310	10	67	250903	11	70	263158	11	73	
2	Либоборы	За 1/2 года		257256	22	143	За год		446404	19	124	288000	12	80	350208	15	97	226245	10	63	Техн.мощ.
3	Сызрань I	1152000	180000	355008	31	197	2304000	360000	474000	21	132	342283	15	95	281781	12	78	307733	13	85	всех ИЗО
4	Свердловск	одного ИЗО-1-П-к.		249958	22	139	Одного ИЗО		337077	15	94	824614	36	229	214385	9	60	354178	15	98	I и Пкат. 114048000 норматив
5	Омск	12672000	1980000	1063262	92	591	I и П катег.		1094743	48	304	817285	35	227	417861	18	116	372685	16	104	17820000
6	Новосибирск	за 1/2 года.		511340	44	284	25344000	3960000	987417	43	274	900138	39	250	670389	29	186	340165	15	94	
7	Красноярск	всех ИЗО I и П катег.		584295	51	325	всех ИЗО I и П кат.		215590	9	60	674364	29	187	434135	19	121	380207	16	106	
8	Улан-Удэ			47561	4	26			147412	6	41	171171	7	47	44831	2	12	45668	2	13	
9	Иркутск			192703	17	107			333036	14	93	233443	10	65	152149	7	42	256192	11	71	
10	Карымская			100361	9	56			164789	7	45	164996	7	46	35729	2	10	129816	6	36	
11	Ушумун			119190	10	66			238380	10	66	191269	8	53	77976	3	22	456018	20	127	
				3618344	29	188			4879180	19	123	4847873	19	122	2940537	12	74	3132067	12	79	19518011
1	Ряжск	За 1/2 года		93942	16	104	За год		136106	12	76	202173	18	112	73903	6	41	62220	5	35	Техн.мощ.
2	Батайск	576000	90000	-	-	-	1152000	180000	-	-	-	24694	2	14	178442	15	99	208490	18	116	всех ИЗО
3	Пенза	Одного ИЗО-Шк.		159200	27	177	Одного ИЗО Шк.		196380	17	109	169616	15	85	193591	17	107	189145	16	105	Ш катег.
4	Оренбург	4608000	720000	56214	10	62	9216000	1440000	111559	10	62	71833	6	40	36051	3	20	50889	4	28	за 41-45г 41.472.000
5	Семипалатинск	всех ИЗО Шк.		107119	19	119	всех ИЗО Шкат.		222837	19	124	233666	20	130	174186	15	97	141922	12	79	норматив
6	Пермь			20508	4	23			88318	8	48	104554	9	58	23057	2	13	103072	9	57	6480000.
7	Челябинск			82143	14	91			184639	16	102	217896	19	121	126615	11	70	135800	12	75	
8	Хабаровск			32410	7	36			73636	6	41	25034	2	14	5635	1	3	0	-	-	
				551536	14	87			1013475	13	80	1049466	11	71	811480	9	56	891538	11	73	
1	Арысь	за 1/2 года		-	-	-	За год		261571	57	311	337437	73	402	123462	27	147	110328	24	131	Техн.мощ.
2	Урсатьевская	230400	42000	-	-	-	460800	84000	127989	28	152	70853	15	84	18260	4	22	12407	3	15	всех ИЗО I ук.за
3	Бологое	одного ИЗО I ук.		95661	42	228	одного ИЗО IУ кат.		110540	24	132	72314	16	86	43509	9	52	9082	2	11	1941-45г.
4	Вологда	6220800	1176000	75389	33	179	12441600	2268000	78303	17	93	75225	16	90	89267	19	107	126531	27	151	51984000
5	Всполье			82821	36	197	всех ИЗО IУ кат.		109451	24	130	52844	11	52	27573	6	33	56010	12	67	норматив
6	Петрозаводск	всех ИЗО IУ к.		-	-	-			10634	2	13	21522	5	26	3694	1	4	58060	13	69	10240000

3	4		18	19	20	21	22	23
Волховстрой			24	133	58223	13	69	
Ленинакан			11	60	29389	9	47	ИТОГО:
Баладжара			21	113	44847	10	54	техн.мощ-
Куйбышевка								ность ИЗО
Вост.Сиб.			5	27	15891	3	19	всех дорог
								за 1941-
К и р о в			27	150	75465	16	90	-45 г.г.
Юдино			8	46	28100	6	33	211504000
К и е в			13	71	1675	-	2	норматив
								34548000
Знаменка			15	81	79169	17	94	
Синельниково			1	2	8707	2	10	
Воронеж			29	151	123055	27	146	
Тихорецкая			-	-	64007	14	76	
Махач-Кала			14	74	58361	13	70	
Мин.Воды.			19	107	73066	16	87	
Навтлуги			17	95	34466	7	41	
Куйбышев			50	276	89412	19	106	
Казалинск			3	16	8569	2	10	
Ташкент			9	51	19856	4	24	
Каган			4	23	8798	2	10	
М а р ы			1	6	3644	1	4	
Ворошилов								
Уссур.			-	1	7957	2	10	
У ф а			20	111	62100	13	74	
			14	78	1277175	11	59	6527551
Итого по годам:	-	-	-	-	5300780	-	-	30363047
ВСЕГО:	23500000	3476						

3/

п.2 экз.
ев

188

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
7	Волховстрой			67890	29	I62			I5672	3	I9	75225	I6	90	III602	24	I33	58223	I3	69	
8	Ленинакан			5856	3	I4			I5826	3	I9	36698	8	44	49930	II	60	39389	9	47	ИТОГО:
9	Баладжара			25788	II	6I			I69254	37	202	I2I7I0	26	I45	94813	2I	II3	44847	I0	54	техн.мощ-
10	Куйбышевка Вост.Сиб.			I6207	7	39			3I4I5	7	37	35022	8	42	22511	5	27	I589I	3	I9	ность ИЗО всех дорог за 1941-
II	К и р о в			45043	20	I07			38886	8	46	88020	I9	I06	I25984	27	I50	75465	I6	90	-45 г.г.
I2	Юдино			40300	I7	96			I20649	26	I44	II3I50	25	I35	38361	8	46	28100	6	33	2II504000
I3	К и е в			-	-	-			-	-	-	-	-	-	59842	I3	7I	I675	-	2	норматив
I4	Знаменка			8000	4	I9			-	-	-	-	-	-	68254	I5	8I	79I69	I7	94	34548000
I5	Синельниково			45000	20	I06			-	-	-	-	-	-	2436	I	2	8707	2	I0	
I6	Воронеж			-	-	-			-	-	-	-	-	-	I35496	29	I5I	I23055	27	I46	
I7	Тихорецкая			-	-	-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	64007	I4	76	
I8	Махач-Кала			-	-	-			I5535	3	I9	42345	9	50	62389	I4	74	58361	I3	70	
I9	Мин.Воды.			-	-	-			I5239	3	I8	-	-	-	89611	I9	I07	73066	I6	87	
20	Навтлуги			2993	I	7			73326	I6	87	87186	I9	I04	79975	I7	95	34466	7	4I	
2I	Куйбышев			-	-	-			93416	20	III	74I30	I6	88	23I988	50	276	89412	I9	I06	
22	Казалинск			-	-	-			I5437	3	I9	23560	5	28	I4347	3	I6	8569	2	I0	
23	Ташкент			-	-	-			I50897	33	I80	8II80	I8	97	43093	9	5I	I9856	4	24	
24	Каган			-	-	-			39027	8	46	33451	7	40	19490	4	23	8798	2	I0	
25	М а р ы			-	-	-			I6028	3	I9	I5987	3	I9	4993	I	6	3644	I	4	
26	Ворошилов Уссур.			-	-	-			-	-	-	-	-	-	953	-	I	7957	2	I0	
27	У ф а			-	-	-			6I347	I3	73	45798	I0	55	92586	20	III	62I00	I3	74	
				5I0948	I9	I0I			I580452	I6	90	I504557	I6	88	I654419	I4	78	I277I75	II	59	6527551
	Итого по годам:	-	-	4780828	-	-	-	-	7473I07	-	-	7401886	-	-	5406436	-	-	5300780	-	-	30863047
	ВСЕГО:	23500000	3476000				47001600 7668000														

НАЧАЛЬНИК СЕКТОРА СПЕЦФОРМИРОВАНИЙ ЦВО МПС
ДИРЕКТОР-ПОДПОЛКОВНИК ТЯГИ: /ОРЛОВ/

отп.2 экз.
ёф

XУП. ДЕЗИНФЕКЦИОННЫЕ ОТРЯДЫ- /ДЕЗО/

Дезинфекционные отряды, как санитарно-профилактические учреждения, предназначены для дезобработки /дезинфекция и дезинсекция/ подвижного состава, предназначенного для перевозки людских контингентов в военное время.

Для выполнения указанных задач в военное время НКС по мобплану обязан был развернуть 183 ДЕЗО, из них: I класса -16; П класса -45; Ш класса - 76; IУ класса-46.

ДЕЗО I класса расчитаны были на дезобработку 960 вагонов в сутки; П класса 720 вагонов в сутки; Ш класса 480 вагонов в сутки; IУ класса 240 вагонов в сутки.

В начале Великой Отечественной войны ДЕЗО были развернуты по мобплану на полную мощность; фактически же они работали не с полной нагрузкой: ДЕЗО I, П и Ш классов, расчитанные на обработку 480-960 ваг. в сутки, обрабатывали в день по 100-150 ваг. В этих случаях не занятый своей основной работой, личный состав ДЕЗО использовался на других работах дороги,или же совершенно не использовался

Следует отметить, что некоторая часть личного состава ДЕЗО была укомплектована через Райвоенкоматы в порядке призыва на действительную военную службу без фактической в том необходимости, поэтому в отдельных таких случаях создавались группы людей, которые могли бы быть использованы на работах более необходимых и полезных для государства в военное время.

Для устранения этих недостатков в 1943 году директивным указанием ЦВО и ГВСУ-НКС Дорсанотделам дорог было

предложено штат ДЕЗО I, II и III классов перевести на штат IУ класса.

После осуществления этого мероприятия общее количество обработанных вагонов ДЕЗО было сокращено с 95 тыс. вагонов в сутки до 44 тыс., а личный состав на всех ДЕЗО сократился с 2504 до 1284 чел. и все же, в этом случае, фактическая загрузка ДЕЗО была не полной.

Так, в 1943 году, 123 действующих ДЕЗО могли обработать 10,6 млн.вагонов, фактически обработали 1,25 млн. ваг., или 11,8 %. В 1944 году 127 ДЕЗО обработали 1,05 млн. ваг., или 9,8%, а за 3 квартала 1945 г. загрузка 135 ДЕЗО составила 11,4 %.

Ведомость работы ДЕЗО по годам и дорогам прилагается.

№№ пп	Дороги	1943 год				1944 год				1945 год			
		Кол. ДЕ30	Кол-во вагонов, подлежащих обработке	Фактически обраб. вагонов.	% загрузки ДЕ30	Кол. ДЕ30	Кол-во вагонов, подлежащих обработке	Фактически обраб. вагонов	% загрузки ДЕ30	Кол. ДЕ30	Кол-во вагонов, подлежащих обработке	Фактически обраб. вагонов	% загрузки ДЕ30
I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3	I4
I	Кировская	5	432000	59482	I3,7	5	455600	24I03	5,3	4	259200	I6262	6,2
2	Октябрьская	7	604800	6778	I,I	4	345600	I236I	3,5	4	259200	6792	2,6
3	Калининская	5	432000	54464	I2,6	5	432000	56914	I3	5	324000	5III2	I5,7
4	Северная	4	345600	35OI6	I0,I	4	302400	30938	I0,2	3	I94400	I9769	I0,2
5	Ярославская	5	432000	I0885	2,5	5	453600	8296	I,8	5	394000	I0512	3,2
6	Западная	4	345600	I74I7	5,0	5	388800	54050	I4,I	4	259200	35367	I3,6
7	М-Киевская	2	I72800	505I2	29,0	6	56I600	68I79	I2,I	7	453600	I2946	2,9
8	Белорусская	-	-	-	-	-	-	-	-	2	I29600	I0542	8,I
9	Белостокская	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I0	Бр-Литовская	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II	Юго-Западная	-	-	-	-	I	64800	6220	9,6	I	64800	2686	4,I
I2	Винницкая	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I3	Ковельская	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I4	Львовская	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I5	Одесская	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I6	Кишиневская	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I7	Печорская	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I8	Горьковская	3	259200	265I4	I0,2	3	259200	24I20	9,3	3	I94400	I08I6	5,5
I9	М-Рязанская	8	69I200	6I379	8,9	7	626400	I08473	I7,6	7	453600	63753	I4,0
20	Казанская	6	5I8400	I4II9	2,7	6	5I8400	I8I00	3,5	6	388800	2I382	5,5
2I	М-Окружная	I	86400	5I50	6,0	I	86400	3058	4,0	I	64800	I06I	I,6
22	М-Курская	3	259200	I3434	5,2	3	259200	9951	3,8	5	I94400	3044	I,5
23	Южная	-	-	-	-	-	-	-	-	5	324000	237581	73,3
24	С-Донецкая	-	-	-	-	4	345600	2562	0,7	5	324000	II88	0,3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
25	Ю-Донецкая	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	Сталинская	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	М-Донбасская	3	259200	II930	4,6	3	259200	I3062	5,0	2	86400	I927	2,2
28	Ю-Восточная	4	345600	7819	2,2	4	324000	28682	8,9	3	I94400	I5994	8,2
29	Сталинградская	-	-	-	-	-	-	-	-	I	64800	3I934	49,2
30	С-Кавказская	-	-	-	-	3	324000	44II9	I3,6	5	324000	77378	23,8
3I	Орджоникидзевская	3	259200	48607	I9,0	3	259200	40717	I5,7	3	I94400	29945	I5,4
32	Азербайджанская	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
33	Закавказская	8	69I200	I09479	I6,0	7	604800	I5I064	25,0	8	5I8400	II6951	22,6
34	Р-Уральская	2	I72800	27223	I5,7	2	I72800	26564	I4,8	2	I29600	7100	5,5
35	Им.Куйбышева	7	604800	34I060	56,3	7	604800	83824	I3,8	7	453600	I6973	3,7
36	Оренбургская	2	I72800	4713	2,7	2	I72800	2421	I,4	2	I29600	98I	0,7
37	Т-Сибирская	3	259200	77480	29,9	3	259200	9I040	35,I	3	I94400	85923	I8,9
38	Ташкентская	6	5I8400	38693	7,4	6	475200	9963	2,I	4	259200	4075	I5,7
39	Ашхабадская	8	69I200	39872	5,8	7	69I200	24700	3,6	7	5I8400	I8675	3,6
40	Пермская	I	86400	7004	8,2	I	86400	I3240	I5,3	I	64800	22058	35,6
41	Свердловская	2	I72800	27503	I5,9	2	I72800	5873	3,4	2	I29600	2570	I,9
42	Ю-Уральская	I	86400	2733I	3I,6	I	86400	48482	56,I	I	64800	I0897	I6,9
43	Карагандинская	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
44	Омская	2	I72800	II73I	6,7	2	I72800	I2076	7,0	2	I29600	7375	5,9
45	Томская	6	5I8400	66039	I2,8	6	259200	I5499	6,0	4	259200	29598	II,4
46	Красноярская	3	259200	I796	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-
47	В-Сибирская	3	259200	38I30	I4,7	2	I72800	6914	4,0	2	I29600	I4I0	I0,9
48	Забайкальская	I	86400	I99	0,2	I	43200	4	-	I	64800	796	I,2
49	Амурская	I	86400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
50	Д-Восточная	I	86400	I840	2,I	I	64800	592	0,9	I	64800	587	0,9
5I	Приморская	3	259200	8237	3,I	2	I72800	4304	2,5	2	I29600	5226	4,0
	Итого по сети:	I33	I0628200	I25I864	II,8	I27	I0683600	I055652	9,8	I33	8740000	I003302	II,4

ПРИМЕЧАНИЕ: Дороги, на которых работа ДЕЗО не учтена, находились в оккупации. После их освобождения, ДЕЗО работали по принципу мирного времени и их работа, как ДЕЗО военного времени, не учитывалась.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Дезинфекционные отряды, в военное время, с задачами по дезобработке подвижного состава для перевозки воинских контингентов и гражданского населения, и по сандезобработке железнодорожных помещений, а также и путей, служивших местом стоянки в вагонах людских масс, вполне справились. Заявок или жалоб от воинских частей (перевозимых по железным дорогам), от военных комендантов-на отказ или невыполнение дорогами дезобработки вагонов,- за все время Отечественной войны,- в центральные учреждения не было, а если таковые и поступали на местах, то они там-же и разрешались.

ДЕЗО в мобплан включать необходимо. Необходимо также в пунктах массовой обработки вагонов для погрузки воинских частей, создать мобзапас необходимых дезосредств на военное время.

ДЕЗО-пункты необходимо намечать в пунктах дезобработки вагонов в мирное время, с учетом значительного увеличения их работы в военное время.

XVII. ВЕТЕРИНАРНО-САНИТАРНЫЕ ПУНКТЫ

Ветеринарно-санитарные пункты являются формированиями Министерства Сельского Хозяйства.

Помещения для их развертывания, согласно мобплана 1941 года, предоставлял НКПС.

Поэтому, при возникновении военных действий, помещения, предназначенные для ветпунктов, на местах были переданы /по акту/ органам Министерства Сельского Хозяйства для соответствующего использования.

Всего по дорогам сети было передано и развернуто следующее количество указанных пунктов:

I-й категории	- 18	с изоляторами на	30	лош.
2-ой -"-	- 21	-"-	-"- 20	-"-
3-ей -"-	- 40	-"-	-"- 10	-"-
Всего:	- 79.			

Необходимо отметить, что на первом этапе войны, ввиду отхода наших войск, значительное количество ветпунктов, расположенных на территории, захваченной немецко-фашистскими войсками, оказалось потом в разрушенном состоянии; их восстановление началось производиться вслед за освобождением Советской Армией от оккупантов занятой ими территории.

Состояние ветпунктов перед об"явлением мобилизации было таково, что в процессе их эксплоатации жалоб в МПС со

стороны органов МВС и Министерства Сельского Хозяйства на какие либо недостатки в работе ветпунктов за все время войны не поступало.

XIX. КРАТКИЕ ИТОГИ РАБОТЫ ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННЫХ УПРАВЛЕНИЙ /ВЭУ/

Для Управления эксплоатацией железных дорог государств, занятых Красной Армией и освобожденных союзных государств, по приказу НКПС № сс-1057/Ц от 4/XII-1944 г. было создано 6 следующих Военно-Эксплоатационных Управлений со штатом по 245 человек в каждом, которые были приписаны к соответствующим фронтам:

ПРИЛОЖЕНИЕ №-I

I. ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ №-I - для обслуживания 3-го Белорусского фронта по эксплоатации железных дорог Восточной Пруссии, с расположением Управления в г.Инстербурге. В состав ВЭУ-I входили: четыре ВЭО: №№-8, I6, 42 и 43, эксплоатационный ж.д. полк №-II, пять паровозных колонн особого резерва НКПС, паровозо-ремонтный поезд №-5, паровозо-ремонтная колонна №-7 и вагоно-ремонтная колонна №-40, со списочным составом 9I89 человек и привлекаемое население из местных железнодорожников - 227 человек.

Эксплоатационная длина обслуживаемых участков, на I/XII-I945 г. составляла: союзной колеи I40/466 клм. и западно-европейской 0/685 клм. /Числителем указаны 2-х путные линии/.

Эксплоатационная работа характеризуется следующими данными /союзная колея/.

Наименование	Единица измерения	Март	Июль
Принято поездов вагонов	поезд в ср/сутки ваг.в ср/сутки	I4 2I7	I5 697

Наименование	Единица измерения	Март	Июль
В т.ч.груженых порожних	Вагон в ср./сутки ваг.в ср/сутки	774 143	648 16
Сдано поездов вагонов	Поезд в ср./сутки ваг.в ср./сутки	14 987	16 752
В т.ч.груженых порожних.	-"- -"-	521 466	727 25
Погружено	-"-	663	745
Выгружено	-"-	1059	105
Раб.парк	-"-	3699	2480
Оборот вагона	с у т о к	2,2	3,15

ВЭУ-1 в период своей работы обеспечил перевозками операции Красной Армии по разгрому противника под Кенигсбергом.

Организовал работу перевалочных баз на ст.Инстербург по перегрузу оборудования, рельс и Силезского угля для дорог Латвии и Литвы. Отремонтировал под погрузку 3988 ваг. и оборудовал 1589 ваг. под спецперевозки.

2. ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 2 - для обслуживания 2-го и 4-го Украинских фронтов по эксплоатации железных дорог Венгрии и Чехославакии.

В состав ВЭУ-2 входили: четыре ВЭО №№-12, 19, 25 и 39, три эксплуатационных ж.д. полка, списочный состав на 1/УП-1945 года составлял 7484 человека и местных железнодорожников 30700 человек.

Эксплоатационная длина обслуживаемых участков составляла: западно-европейской колеи 407/2851 клм. /числитель-2-х путные участки/.

Эксплоатационная работа характеризуется следующими данными:

Наименование	Измеритель	I-й квартал: Задано	I-й квартал: Выполн.	II-й квартал: Задано	II-й квартал: Выпол.
Общая погрузка	ваг. и ср./сут.	992	950	984	I000
Выгрузка	-"-	I562	I340	822	80I
Рабочий парк вагонов	-"-	5539	II394	4920	I635I
Прием вагонов	-"-	II25	726	I405	889
В тч. груженых	-"-	II08	678	I054	732
порожних	-"-	I7	48	35I	I57
Сдано вагонов	-"-	II47	718	I405	884
В тч. груженых	-"-	418	373	III6	673
порожних	-"-	729	345	289	2II
Работа	-"-	I798	I628	2038	I732
Оборот вагонов	суток в ср.	3,8	7,0	2,4I	9,43
Техн. скорость	клм./час.	I7,3	I4	I9,I	20,2
Участковая скорость	клм./час.	I0,6	8,8	I3,2	I2,6

Разработаны и введены в действие графики движения поездов и планы формирования.

Восстановлены 35 паровозных депо и заново построены депо Мишкольц, Мукачево, Хатван и Михайляны.

Восстановлены и пущены в эксплоатацию паровозо-ремонтные заводы: Сольнок, Дебрецен и 2 в Будапеште.

На основе восстановленной ремонтно-производственной базы выполнены значительные восстановительные работы подвижного состава.

Восстановление трофейных и принятых из Румынии - 150 паровозов.

Оздоровлено и восстановлено из тяжело-поврежденных паровозов -417, промыто 1089 паровозов.

Организовано 35 пунктов экипировки паровозов и построено 8 пунктов экипировки паровозов нефтью.

Восстановлены и организована работа 18 угольных шахт, из которых для нужд дорог Венгрии и Чехословакии заведено 213.466 тн. угля.

Оборудовано вагонов под санитарные поезда 235. Отремонтировано текущим ремонтом 1688 вагонов; годовым и средним ремонтом - 1095 товарных и 334 пассаж.вагонов.

Организовано 12 пассаж. и 2 специальных поезда.

Перетрафаречено трофейного подвижного состава: 415 паровозов, 350 пассажирских вагонов и 9768 товарных.

Восстановлено: 171 клм. главных и 176 клм. станционных путей и 348 комплектов стрелочных переводов.

Уложено: 29 клм. станционных путей и 81 комплект стрелочных переводов.

Восстановлено 22 моста малых и средних отверстий. Организовано 5 восстановительных поездов.

3. ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ №-3-для обслуживания 3-го Украинского фронта по эксплоатации

200

железных дорог Югославии и Австрии.

В состав ВЭУ-3 входили: ВЭО-21 и эксплоатационный ж.д. полк №-23. Списочный состав на I/УП-1945 г. - 3775 человек, с привлечением местных железнодорожников 15068 человек. Эксплоатационная длина западно-европейской колеи 3000 клм. однопутных участков.

ВЭУ проделана большая работа по своевременному обеспечению перевозок 3-го Украинского фронта в период боев у озера Балатон, взятию Будапешта и Вены.

За период январь-июль месяцы пропущено по участкам 40.000 пар поездов, что составляет 3,2 млн. вагонов.

Погружено 113400 вагонов и выгружено 115740 ваг.

Погружено и отправлено /помимо грузов НКО/ заводского оборудования около 20.000 вагонов,

угля - 23.957 "

Введены и разработаны графики движения поездов.

Переведены на русский язык: "Правила технической эксплоатации по движению поездов и сигнализации, применяемые на Венгерских и Австрийских дорогах".

Составлены и изданы книги - Техническое описание железных дорог Венгрии, Югославии и Австрии.

Организованы две паровозные колонны в 24 и 36 паровозов с укомплектованием из личного состава жел-дор. полка и Югославских железнодорожников.

Восстановлено 482 паровоза, пропущено через промывочный ремонт 1060 паровозов и выпущено из под"емочного ремонта 30 паровозов.

Отремонтировано вагонов без отцепки от поездов 172000 и с отцепкой 6166 вагонов.

Отремонтировано пасс. вагонов средним ремонтом - 60 и текущим- 40.

Переоборудовано для угольных вертушек 1000 вагонов.

Восстановлены паровозные депо: Сегед, Печ, Уйдомбовар, Секешфехервар и Сомбатейль.

Организовано 2 передвижных ремонтных поезда с оборудованными цехами.

Восстановлены паровозо-ремонтные заводы в Секешфехервар и Сомбойхейль и мастерские депо в Вене.

Организовано 6 ремонтно-восстановительных поездов из 15-18 вагонов каждый.

Перетрафаречено:

товарных и пассаж. вагонов	-	23700,
паровозов разных серий	-	516,
автомотрисс	-	21,
электровозов	-	11.

Перепрессовано на колею 1524 мм. - 900 колпар.

Восстановлено: 44 насоса, 56 гидроколонн, 7 водонапорных башен, 1895 п/м водонапорных линий.

Восстановлено: 47 клм. главных и 83,6 клм. станционных путей, 9 мостов и 103 стрелочных перевода.

Заменено 28 клм. рельс и уложено 93 комплекта стрелочных переводов.

4. ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ №-4-для обслуживания I-го Белорусского фронта по эксплоатации железных дорог на территории Польши и Германии.

В состав ВЭУ-4 входили: три ВЭО №-№ I5, 38 и 46; два эксплоатационных ж.д. полка №-I2 и I3, десять паровозных колонн особого резерва, из них 3 по союзной колее и 7 по западно-европейской колеи.

Эксплоатационная длина на I5/УШ-I945 г. - 453I клм., списочный состав на I/УП-I945 г. составлял 8416 человек и местных железнодорожников 5I05 человек.

За период с 25/П- по I5/УШ-I945 г. ВЭУ проделана следующая работа:

погружено - 229740 вагонов, в том числе оперативных
для фронта - I500 ваг.
оборудования - 34000 "
рельсов - 5000 "

выгружено - 267870 ваг., в том числе для фронта I3I000 ваг.

Работа возрасла с 207I вагон в феврале до 42I5 ваг. в августе.

Снижен рабочий парк по союзной колее с 7280 ваг. до 42I5 ваг. в августе.

Улучшен оборот вагона: с I0 суток в марте снижен до 2,6 сут. в апреле и до 4,6 сут. в августе.

Демонтированы и вывезены заводы:

Бромбергский, Цеховский, Ресьидовский и Телефункен.

Восстановлено: I0 основных и 8 оборотных депо, 36 пунктов водоснабжения, 8 электростанций, 40 подстанций.

25 пунктов технического осмотра, 6 вагоно-ремонтных мастерских и 21 склад топлива.

Восстановлено - 18 паровозов, отремонтировано 1877 паровозов, из них капитальным ремонтом 20, средним 114, случайным 276, текущим и промывочным - 1467.

Перетрафаречено подвижного состава: пассаж. вагонов-2404 и товарных вагонов - 15497.

Перепрессовано вагонов - зап.-европейской колеи на союзную - 2204.

Уложено 23 клм. нового пути и перешито 40 клм. Восстановлено 210 искусственных сооружений.

Перешито 95 стр. переводов, сменено - 4272 дефектных рельса и отремонтировано 4218 стр. перевода.

Восстановлена дальняя и постанционная связь.

5. ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ №-5 - для обслуживания 2-го Белорусского фронта по эксплоатации железных дорог Восточной Пруссии, Польши и Германии.

В состав ВЭУ-5 входили: ВЭО- 4,7 и 23, два эксплоатационных ж.д. полка №-7 и 14. Списочный состав на 1/УП-1945 г. составлял 6752 человека и местных железнодорожников 776 человек. Эксплоатационная длина на 1/УП-1945 г. составляла союзной колеи 140 клм. однопутных линий и западно-европейской колеи - 1055 клм.

ВЭУ-5 проделана большая работа по обеспечению фронта всеми необходимыми грузами и боеприпасами, заданий НКПС по погрузке и вывозу заводского оборудования, верхнего строения пути, демобилизованных из рядов Красной Армии.

Для обеспечения перевозок верхнего строения пути было организовано вместо 16 вертушек 53 вертушки, что дало возможность на I/УШ-1945 г. закончить погрузку и вывозку рельс восточнее р.Одер, своевременно обеспечена вывозка оборудования и оказана помощь силами ВЭУ-5 в демонтаже оборудования.

Для перевозки демобилизованнных из Красной Армии организованы 3 вертушки и заготовлено 66000 шт. воинских досок и 4500 стремянок.

Для перевозки репатриированных организовано 5 вертушек по 50 вагонов.

Организован вывоз из-за Одера 180 трофейных паровозов.

В течение июля месяца сдано поездов на Инстербург 490 и оказана помощь ВЭУ-I по вывозу поездов своими паровозами.

План восстановления трофейнх паровозов выполнен на 136 % вместо 31 паровоза выпущено 42.

Задание на перестановку вагонов выполнено на 120 %, вместо 372 вагона выпущено 449 ваг.

Отремонтировано без отцепки от поездов - 3081 ваг.

с отцепкой - 327 ваг.

Собрано и отремонтировано запасных частей на сумму 20406 рубл.

Полностью закончено перетрафаречивание вагонов.

6. ВОЕННО-ЭКСПЛОАТАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ №-6 - для обслуживания I-го Белорусского фронта, а затем Центральной группы войск.

В состав ВЭУ-6 входили: три ВЭО №-№ -I4, 24, 35 и эксплоатационный ж.д. полк №-9. Списочный состав на I/УП-I945 г. составлял 7417 человек и местных железнодорожников 3515 человек.

Эксплоатационная длина на I/УП-I945 г. составляла союзной колеи II0 клм. и западно-европейской колеи I579 клм. однопутных линий.

Эксплоатационная работа ВЭУ-6 характеризуется следующими данными:

Наименование	Измеритель	Март	Июль
Принято поездов	Поездов в ср/сутки	I2	35
-"- вагонов	ваг.в ср./сутки	7I2	I579
В т.ч.груженых	-"-	688	67I
порожних	-"-	24	907
Сдано поездов	поездов ср./сутки	I0	40
-"- вагонов	ваг.ср./сутки	635	I979
В т.ч.груженых	-"-	536	I576
-"- порожних	-"-	99	403
Работа	ваг.ср./сутки	I23I	2I56
Погружено	-"-	87I	I584
Выгружено	-"-	I046	480
Рабочий парк	ваг.ср./сутки	2276	I5030
Оборот вагона	суток	I,8	4,5
Участковая скорость	клм./час.	5,3	8,2
Техническая скорость	клм./час.	II,6	I9,3

Участками обслуживания ВЭУ-6 являлись районы Домбровского угольного бассейна и крупной промышленности Южной Силезии с большой сетью железных дорог.

ВЭУ-6 проделана большая работа по обеспечению крупных боевых операций войск I-го Украинского фронта и вывозу оборудования по заданиям НКПС.

Погрузка оборудования и рельс в июле месяце по сравнению с июнем, значительно выросла, что видно из следующих отчетных данных.

погрузка в вагоны:

	Июнь	Июль
Оборудования	2602 ваг.-	20775 ваг.
Р е л ь с	1143 ваг.-	3095 ваг.

Военно-Эксплоатационное Управление Московского узла правильно организованное и выполнившее значительную работу в период до момента наступления Советских войск в западном направлении, в последующее время как тормозящее налаживание нормальной работы железных дорог центра, на основании Постановления ГОКО № ГОКО-1469с от 17/П-1942 г. и приказа НКПС №-С-25/ЦЗ от 18/Ш-1942 года упразднено с передачей его функций оперативно-эксплоатационному управлению НКПС /в связи с чем в составе ОЭУ был создан диспетчерский отдел/. /см.прил.№-2, разд.ЖШ -ВЭО/.

Согласно Постановления ГОКО от 7 октября 1944 г. №-6658с и приказа НКПС и ЦУПВОСО КА от 21 октября 1944 г. №-С-218с , в целях бесперебойного осуществления воинских перевозок на дорогах Польши создан институт уполномоченных ЦУПВОСО КА и НКПС со штатом при дирекциях жел.дор. 83 чел. и при эксплоатационных районах 42 человека.

0206

Приложение №-2

АППАРАТ УПОЛНОМОЧЕННОГО ЦУПВОСО КА ПРИ ПОЛЬСКОМ МИНИСТЕРСТВЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И АППАРАТЫ УПОЛНОМОЧЕННЫХ ПРИ ДИРЕКЦИЯХ И РАЙОНАХ ПОЛЬСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

Общее протяжение дорог Польши в новых границах исчисляется в 23647 клм., из них под контролем уполномоченных обслуживалось 14660 клм.

Работа железных дорог Польши

Эксплоатационная деятельность железных дорог Польши была направлена на выполнение технического плана НКПС, заданий 1-го и 2-го Белорусских и 4-го Украинских фронтов по перевозке воинских грузов и требований предприятий промышленности и сельского хозяйства Польской Республики.

Грузовая работа железных дорог Польши в период наступления Красной Армии складывалась, главным образом, из выгрузки грузов для нужд фронтов и незначительной погрузки для фронтов и хозяйства Польской Республики.

До мая месяца выгрузка значительно превышала погрузку, так,например /по союзной колее/:

в январе	выгружено	3187	ваг. ср/сут.а	погруж.	1013 ваг.
в апреле	-"-	3294	-"-	-"-	2658 "
в м а е	-"-	1374	-"-	-"-	1996 "
в июле	-"-	787	-"-	-"-	2871 "

После разгрома гитлеровской Германии основной работой стала погрузка грузов, вывозимых в Советский союз и для нужд Польской Республики.

Общая работа Союзной колеи польских железных дорог выполнена в I-м полугодии на 91,5 %

в июле -на 85,9 %

Недовыполнение заданного НКПС размера работы в I-м полугодии шло, главным образом, за счет недоприема груженых вагонов из СССР и в июле за счет недовыполнения плана погрузки.

За период с апреля по 15 августа 1945 г.

Погрузка угля по союзной колее при плане 1932500 тн.

выполнено 1847154 тн.

По западно-европейской колее

при плане 1025235 тн.

выполнено 814384 тн.

Недовыполнение об"ясняется недостатком вагонов.

Кроме того, за 15 дней августа для СССР погружено для перевалки в портах Гдыня и Данцит - 44764 клм.

За первое полугодие дороги Польши принимали из СССР в среднем в сутки 54 поезда и сдавали 51 поезд.

Общий прием вагонов за этот период выполнен на 88,4%, а сдача на 84%.

Рабочий парк в первом полугодии по союзной колее вырос с 16 тыс. в январе до 36тыс. в марте, а в апреле, мае и июне был доведен до 13 тысяч.

Аппарат уполномоченных на железных дорогах Польши был организован при следующих дирекциях и районах:

а/ ВАРШАВСКАЯ ДИРЕКЦИЯ с общим протяжением 1860 клм. с районами: Варшавским, Седлецким, Цехановским и Малкин-

ским под"отделом, подчиненным Седлецкому району.

б/ ЛЮБЛИНСКАЯ ДИРЕКЦИЯ протяжением 1600 клм. с районами: Люблинским, Развадовским, Холмским, Скаржиско--Каменна и Кельцинским.

в/ ЛОДЗИНСКАЯ ДИРЕКЦИЯ протяжением 1800 клм. с районами: Лодзинским, Ченстаховским, Кутновским и Островским.

г/ КРАКОВСКАЯ ДИРЕКЦИЯ протяжением 1600 клм. с районами: Краковским, Лешновским, Суховским, и Новый-Сонч.

д/ КАТОВИЦКАЯ ДИРЕКЦИЯ протяжением 2220 клм. с районами: Катовицким, Глейвицким, Ополе, Рыбник, Тарновские Горы, Бельско и Сосновецким.

е/ ПОЗНАНСКАЯ ДИРЕКЦИЯ протяжением 2800 клм. с районами: Познанским, Лешно, Крейце, Н.Збоншин, Вольштине и Иноврацлов.

ж/ ГДАНСКАЯ ДИРЕКЦИЯ протяжением 2780 клм. с районами: Зейч-Эйлау, Торуньским, Быдгощским, Хойницы, Тчев и Данциг.

Списочный состав уполномоченных при Министерстве, дирекциях, районах и в спецформированиях составлял 10200 человек, остальной состав для обслуживания железных дорог Польши являлись местные железнодорожники.

Институт уполномоченных был создан также и по дорогам Восточной Пруссии и Венгрии /постановление ГОКО № 6980с от 21 ноября 1944 г. и приказ НКПС и Начальника Тыла КА №-сс-1057/Ц от 4/XII-44г./ со штатом в 224 чел.

0030

Руководство работой организованных Военно-эксплоатационных управлений было возложено на Центральное Военно-Эксплоатационное Управление НКПС, которое было создано по приказу НКПС №С-194/Ц от 23/П-1945 г., со штатом 155 человек.

Приложение №-3.

На ЦВЭУ НКПС были возложены следующие функции:

а/ Руководство непосредственной деятельностью Военно-Эксплоатационными Управлениями на фронтах, Военно-Эксплоатационными Отделениями, эксплоатационными ж.д. полками и другими спецформированиями;

б/ Руководство деятельнотсью уполномоченных НКПС и ЦУПВОСО КА на железных дорогах государств, занятых Красной Армией, или освобожденных союзных государств по эксплоатации железных дорог для нужд фронтов и по обеспечению заданий НКО и НКПС.

оооо О оооо

ВЫВОД И ПРЕДЛОЖЕНИЕ.

Военно-Эксплоатационные Управления, работая на заграничных железных дорогах, являлись связующим звеном НКПС с фронтами по выполнению воинских перевозок, руководили работой находящихся за границей эксплоатационных ж.д. полков, ВЭО и других спецформирований НКПС. Обеспечили по заданию Правительства перевозки из Германии оборудования.

Поэтому учреждение и формирование ПДВОУ и ВОУ, является важным и правильным мероприятием, и, следовательно, их формирование необходимо предусмотреть в планах и в будущем.

Приложение №-I. 212

419.

КОПИЯ
СОВ. СЕКРЕТНО
экз. №-7

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
И НАЧАЛЬНИКА ТЫЛА КРАСНОЙ АРМИИ

4 декабря 1944 г. № сс-1052/Ц
0030

О порядке эксплуатации и управления железными дорогами на занятой Красной Армией территории Восточной Пруссии и Венгрии

РАССЕКРЕЧЕНО

В связи со вступлением Красной Армии на территорию Восточной Пруссии и Венгрии и необходимостью бесперебойного обеспечения перевозок по железным дорогам для нужд фронта Государственный Комитет Обороны /постановлением от 21 ноября 1944 г. №-6980/

П О С Т А Н О В И Л:

I. Эксплуатацию железных дорог на территории Восточной Пруссии и Венгрии осуществлять Военно-эксплуатационными управлениями НКПС и ЦУПВОСО КА, организуемыми при 2 и 3-м Украинском и 3-м Белорусском фронтах.

2. Военно-эксплуатационные управления НКПС и ЦУПВОСО Красной Армии организуются и управляются НКПС и ЦУПВОСО КА и им подчиняются. В оперативном отношении по эксплуатации железных дорог начальник Военно-эксплуатационного управления подчиняется также Военному Совету фронта.

3. Эксплуатация железнодорожных участков на территории, занятой Красной Армией, осуществляется подвижным составом /паровозами и вагонами/ а также обеспечение ма-

териалами, топливом и оборудованием, находящимися на железных дорогах территории, занятой Красной Армией.

4. Перешивка на союзную колею участков железных дорог не производится и перевозки осуществляются с перегрузкой в подвижной состав западно-европейской колеи.

5. Для эксплуатации железнодорожных участков каждому Военно-эксплуатационному управлению НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог фронта придается по I-2 эксплуатационных железнодорожных полка и I-2 военно-эксплуатационных отделения НКПС.

6. Военно-эксплуатационное управление НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог фронта организует бесперебойное движение на головных участках /50 клм. от линии фронта/ и на коммуникационных линиях железных дорог, в первую очередь главнейших направлений, на занятой территории Восточной Пруссии и Венгрии.

Для этого Военно-эксплуатационное управление НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог фронта организует использование придаваемых военно-эксплуатационных отделений, или эксплуатационных железнодорожных полков,как основное ядро по эксплуатации соответствующего железнодорожного направления с привлечением местных железнодорожников, для работы на железных дорогах, как в области эксплуатации, так и в области хозяйства /ремонт и содержание подвижного состава, ремонт и содержание пути и сооружений и т.д./.

7. Военно-эксплуатационное управление НКПС и ЦУПВОСО КА организует и обеспечивает перевозки по заданию НКПС и

ЦУПВОСО КА и командования фронта, обеспечивает ремонт и приведение в порядок подвижного состава /паровозов и вагонов/, материально-техническое снабжение для бесперебойной эксплуатации железнодорожных участков, а также надлежащий ремонт и содержание в исправном состоянии пути и технических сооружений.

8. Одновременно Государственный Комитет Обороны ССС обязал военные советы фронтов:

а/ обеспечивать охрану эксплуатируемых железных дорог и технических сооружений;

б/ оказывать всемерную помощь Военно-эксплуатационным управлениям НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог фронтов в их работе путем выделения материальных средств, топлива, в организации снегоборьбы и обеспечения нормальной работы эксплуатируемых железнодорожных участков.

9. Для связи с НКПС и руководства деятельностью Военно-эксплуатационных управлений НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог фронтов при Центральном военном отделе НКПС создается специальный отдел.

10. В связи с организацией Военно-эксплуатационных управлений НКПС и ЦУПВОСО КА управления эксплуатационных железнодорожных бригад упраздняются, а личный состав их обращается на укомплектование Военно-эксплуатационных управлений.

11. Государственный Комитет Обороны поставил, что Военно-эксплуатационные управления НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог фронтов являются специальными формирова-

ниями военного времени и на них полностью распространяется постановление Государственного Комитета Обороны № 1095 от 3 января 1942 г. в отношении довольствия, оплаты труда, льгот и ответственности по Уставам Красной Армии и соответствующим статьям Уголовного Кодекса по воинским преступлениям.

Во исполнение указанного постановления Государственного Комитета Обороны -

П Р И К А З Ы В А Е М:

1. Организовать:

а/ 1 Военно-эксплуатационное управление НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог при 3-м Белорусском фронте;

б/ 2 Военно-эксплуатационное управление НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог при 2-м Украинском фронте;

в/ 3 Военно-эксплуатационное управление НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог 3-го Украинского фронта.

2. Назначить начальниками Военно-эксплуатационных управлений НКПС и ЦУПВОСО КА:

при 3-м Белорусском фронте тов.ШМЕЛЕВА,

заместителем и начальником эксплуатационных железнодорожных войск тов.ЯБЛОНСКОГО;

при 2-м Украинском фронте тов.КУЛАГИНА,

заместителем и начальником эксплуатационных железнодорожных войск тов.БРЕЗГИНА;

при 3-м Украинском фронте тов.ЦИМБАЛ,

заместителем и начальником эксплуатационных железнодорожных войск тов.ВЛАДЫЧИНА.

3. Расформировать аппарат управлений 2, 16 и 18 эксплуатационных железнодорожных бригад с использованием личного состава для укомплектования аппарата военно-эксплуатационных управлений.

Управление 50 эксплуатационной железнодорожной бригады временно не расформировывать, оставив в ее подчинении 20 и 23 эксплуатационные железнодорожные полки.

4. Для эксплуатации участков железных дорог назначить

а/ II-й эксплуатационный железнодорожный и военно-эксплуатационное отделение № 8 в распоряжение I-го Военно-эксплуатационного Управления НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог 3-го Белорусского фронта;

б/ 6 и 5 эксплуатационные железнодорожные полки и военно-эксплуатационные отделения №№-19 и 25 в распоряжение 2-го Военно-эксплуатационного управления НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог 2-го Украинского фронта;

в/ 23 эксплуатационный железнодорожный полк и военно-эксплуатационное отделение №-21 в распоряжение 3-го Военно-эксплуатационного управления НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог 3-го Украинского фронта.

5. Начальнику Главного управления кадров НКПС тов. БАГАЕВУ укомплектовать Военно-эксплуатационные управления проверенными кадрами, согласно утвержденному штату /приложение/.

Для немедленной организации эксплуатационной работы на освобожденных участках в 10-дневный срок организовать

и направить в распоряжение начальников соответствующих Военно-эксплуатационных управлений НКПС и ЦУПВОСО КА оперативные группы в составе 40-50 человек.

6. Установить, что эксплуатационные железнодорожные полки, военно-эксплуатационные отделения, а также и другие эксплуатационные спецформирования, сохраняя свою внутреннюю самостоятельность, находятся в полном подчинении начальников Военно-эксплуатационных управлений.

7. Военно-эксплуатационное управление НКПС и ЦУПВОСО КА непосредственно подчиняется НКПС. В оперативном отношении по эксплуатации железных дорог подчиняется командованию фронта и является ответственным за правильную организацию всей эксплуатационной хозяйственной деятельности железных дорог данного фронта, в точном соответствии с постановлением ГОКО от 21 ноября 1944 г. №-6980с.

Военно-эксплуатационное управление НКПС и ЦУПВОСО КА для удобства управления эксплуатацией железных дорог в пределах фронта, как правило, располагается по месту дислокации Управления военных сообщений фронта.

8. Начальник Военно-эксплуатационного управления НКПС и ЦУПВОСО КА ж.д. фронта обязан:

а/ организовать бесперебойное железнодорожное движение на головных участках /50 км. от линии фронта/, а также и на коммуникационных линиях впредь до установления на них нормального управления, организуя в первую очередь эксплуатацию главнейших направлений;

б/ для обеспечения работы на железных дорогах как в области эксплуатации, так и в области хозяйства по ремонту и содержанию подвижного состава, по ремонту и содержанию пути и сооружений, по заготовке топлива и т.п. исключительно пользоваться местными ресурсами и привлекать местных железнодорожников, используя военно-эксплуатационные отделения или эксплуатационные железнодорожные полки в этих случаях, как основное организационное ядро по эксплуатации соответствующего железнодорожного направления;

в/ организовывать и обеспечивать полностью и в сроки перевозки по заданию НКПС ЦУПВОСО КА и командования фронта;

г/ обеспечить ремонт и приведение в порядок подвижного состава /паровозы и вагоны/, пользуясь материалами и запасными частями из местных ресурсов;

д/ организовать и обеспечить надлежащий ремонт и содержание в исправном состоянии пути и технических сооружений, используя местные ресурсы;

е/ для бесперебойной эксплуатации железнодорожных участков организовать материально-техническое снабжение всеми материалами и топливом за счет наличия на местных железнодорожных складах и заготовки силами местного населения;

ж/ устанавливать для каждого эксплуатационного железнодорожного полка и ВЭО нормы эксплуатационной работы.

9. Выбор и назначение направлений железных дорог фронта для эксплуатации производится начальниками военно-эксплуатационных управлений по указанию командования фронта. Назначение железнодорожных полков и военно-эксплуатационных отделений для эксплоатации железнодорожных участков и установление их границ производится распоряжением начальника Военно-эксплуатационного управления НКПС и ЦУПВОСО КА.

10. Начальникам военно-эксплуатационных управлений НКПС и ЦУПВОСО КА установить учет и отчетность по формам и порядком существующим на дорогах Союза ССР.

11. Восстановление и организация внутридорожной связи /между Военно-эксплуатационными управлениями НКПС и ЦУПВОСО КА, эксплуатационными железнодорожными полками и военно-эксплуатационными отделениями/, а также постоянной телеграфной и телефонной связи с НКПС возложить на УВВР соответствующих фронтов и Центральное управление сигнализации и связи.

12. В целях обеспечения быстрой ликвидации последствий налетов вражеской авиации начальникам военно-эксплоатационных управлений, командирам эксплуатационных железнодорожных полков и начальникам ВЭО организовать на местах восстановительные поезда и летучки.

13. Начальнику Центрального управления сигнализации и связи НКПС тов. ЧИГАРКОВУ выделить и направить в распоряжение каждого Военно-эксплуатационного управления НКПС и ЦУПВОСО КА по одной радиостанции.

14. Главному интенданту Красной Армии т.ДРАЧЕВУ и начальнику Главного управления материально-технического обеспечения НКПС т.ЩУРОВУ в 10-дневный срок обеспечить личный состав военно-эксплуатационных управлений, железнодорожных полков и военно-эксплуатационных отделений об[illegible] мундированием военного образца улучшенного качества.

15. Главному интенданту Красной Армии т.ДРАЧЕВУ дать необходимые указания начальникам тыла фронтов и армий о зачислении личного состава военно-эксплуатационных управлений НКПС и ЦУПВОСО КА, а также эксплуатационных железнодорожных полков и военно-эксплуатационных отделений на все виды довольствия наравне с частями Красной Армии.

16. Начальникам тыла 2 и 3 Украинских и 3 Белорусского фронтов обеспечить военно-эксплуатационные управления НКПС и ЦУПВОСО КА автотранспортом /по 2 легковых и 2 грузовых автомашины/, а также обеспечить личный состав средствами противохимической защиты.

17. Зачислить на плановое снабжение горючим и запасными частями автотранспорта Военно-эксплуатационные управления НКПС и ЦУПВОСО КА, железнодорожные полки и военно-эксплуатационные отделения по действующим для Красной Армии нормам при соответствующих фронтах.

18. Начальнику Центрального финансового отдела НКПС тов.КОЛЕДЕНКОВУ и Начальнику Центрального планово-экономического отдела тов.ЛЕВИНУ предусмотреть выделение необходимых средств на организацию и содержание штатов Военно-

эксплуатационных управлений НКПС и ЦУПВОСО КА, а также и на административно-хозяйственные расходы за счет сметы чрезвычайных расходов, одновременно установив порядок оплаты работников аппарата, финансовой отчетности и порядок финансирования.

19. В целях повышения дисциплины перевести весь личный состав Военно-эксплуатационных управлений НКПС и ЦУПВОСО КА, за исключением военнослужащих, на положение состоящих в рядах Красной Армии, распространив на них действие уставов Красной Армии /дисциплинарного, гарнизонной и внутренней службы/, статей уголовного кодекса о воинских преступлениях, а также всех льгот по налогам и пенсии, которыми пользуются военнослужащие и их семьи.

20. Для связи с НКПС и руководства деятельностью Военно-эксплуатационных управлений НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог фронтов создать при Центральном военном отделе НКПС специальный отдел по эксплуатации заграничных железных дорог.

Обязать Центральный военный отдел НКПС т.БАЕВА и Организационно-штатное управление НКПС т.ЛЕВАШОВА разработать в пятидневный срок штаты, структуру и положение об отделе и представить на утверждение.

Контроль за выполнением приказа возложить на Начальника Центрального военного отдела НКПС тов.БАЕВА.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР
Генерал-директор Путей Сообщения -Л.КАГАНОВИЧ

Начальник тыла Красной Армии
генерал армии - А.ХРУЛЕВ

верно:

429.

КОПИЯ
СЕКРЕТНО
Экз. №-__

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

И

НАЧАЛЬНИКА ВОЕННЫХ СООБЩЕНИЙ КРАСНОЙ АРМИИ

21 октября 1944 г. №-С-918/Ц
0206

О порядке эксплуатации и управления железными дорогами Польши на время войны

РАССЕКРЕЧЕНО

Согласно постановлению Государственного Комитета обороны от 7 октября 1944 г. №[illegible]88-с, железнодорожная сеть Польши как широкой, так и европейской колеи находится в ведении Отдела путей сообщения и связи Польского Комитета Национального Освобождения и обслуживается польскими железнодорожными.

Участки польских железных дорог в 50 километровой зоне от линии фронта эксплуатируются только военно-эксплуатационными железнодорожными частями Красной Армии.

Производство всех работ по поддержанию в исправном состоянии путевого хозяйства эксплуатируемых ж.д. Польши-ремонт паровозов, вагонов, станционных и деповских обустройств и т.д., а также обеспечение железных дорог материалами и топливом для эксплуатации, осуществляется средствами Отдела путей сообщения Польского Комитета Национального Освобождения и дирекциями польских железных дорог. В случае недостачи материалов и топлива на польских железных дорогах, Отдел путей сообщения Польского

Комитета Национального Освобождения может обращаться за помощью в Народный комиссариат Путей Сообщения СССР.

Осуществление восстановительных работ первой очереди на железных дорогах Польши при продвижении Красной Армии, лежит на обязанности восстановительных организаций Красной Армии, с максимальным использованием местных материалов и рабочей силы из польского населения, которая выделяется польскими властями и железнодорожной администрацией.

Восстановление 2-й очереди, т.е. усиление пропускной способности участков, производится силами и средствами Отдела путей сообщения Польского Комитета Национального Освобождения. При этом восстановительные организации Красной Армии должны оказывать ему помощь в выполнении указанных работ.

Дальнейшая перешивка польских железных дорог на широкую колею прекращается и, при необходимости, может быть разрешена постановлением ГОКО по предложению НКПС и НКО.

Для бесперебойного обеспечения воинских перевозок по железным дорогам на время войны устанавливаются должности:

а/ Уполномоченного ЦУПВОСО КА /НКПС/ при Отделе путей сообщения Польского Комитета Национального Освобождения;

б/ Уполномоченного ЦУПВОСО КА /НКПС/ при дирекциях польских железных дорог;

в/ Уполномоченного ЦУПВОСО КА /НКПС/ при эксплуатационных районах железных дорог Польши;

г/ на железнодорожных узлах и крупных станциях организуются комендантские участки во главе с военными комендантами Красной Армии.

Осуществление всех воинских перевозок Красной Армии и войска Польского производится по приказам уполномоченных ЦУПВОСО КА /НКПС/ и подчиненных им военных комендантов узлов и станций.

Все приказы по воинским перевозкам уполномоченных ЦУПВОСО КА /НКПС/ и военных комендантов подлежат беспрекословному исполнению всеми органами администрации польских железных дорог.

Ввиду того, что линии, перешитые на широкую колею, обслуживаются паровозами и вагонами дорог СССР, а также в целях наилучшей увязки в эксплуатации польских железных дорог, все приказы и распоряжения органов управления польских железных дорог, как Отдела путей сообщения Польского Комитета Национального Освобождения, так и дирекций железных дорог по движению и эксплуатации, в том числе по регулировке подвижного состава, нормам оборота вагонов и паровозов - подписываются, кроме соответствующего начальника польской железнодорожной администрации, соответствующим уполномоченным ЦУПВОСО КА /НКПС/ или их заместителями, а на станциях - военными комендантами.

Возврат паровозов и вагонов СССР с дорог Польши на дороги Союза осуществляется администрацией польских дорог по приказам Уполномоченных ЦУПВОСО КА /НКПС/ в Польше.

Уполномоченные ЦУПВОСО КА /НКПС/ на железных дорогах Польши одновременно являются уполномоченными Народного Комиссариата путей сообщения СССР, работают по его директивам и указаниям и подчиняются его приказам.

Для осуществления указанных выше задач при уполномоченных ЦУПВОСО КА /НКПС/ создается необходимый рабочий аппарат.

Уполномоченным ЦУПВОСО КА /НКПС/ при Отделе путей сообщения и связи ПКНО постановлением ГОКО назначается генерал-майор технических войск т.РУМЯНЦЕВ П.И.

Во исполнение указанного постановления ГОКО от 7 октября 1944 года -

П Р И К А З Ы В А Е М :

1. Утвердить структуру и типовые штаты аппаратов:

а/ Уполномоченного при Отделе путей сообщения Польского Комитета Национального Освобождения /приложение №-1/;

б/ Уполномоченного при дирекциях /приложение №-2/;

в/ Уполномоченного при эксплуатационных отделениях /районах/ польских железных дорог /приложение №-3/.

2. Назначить заместителем Уполномоченного при Отделе путей сообщения Польского Комитета Национального Освобождения т.ГНИБАЛ А.В.

3. Назначить Уполномоченными ЦУПВОСО Красной Армии /НКПС/:

а/ при Люблинской дирекции т.КОЗЕНКО В.И. и его заместителем т.КАЛМЫКОВА С.В.

б/ при Белостокской дирекции т.КОТОВА А.Е. и его заместителем т.ТАЛДАЕВА Ф.Я.;

в/ при Мошевской /Краковской/ дирекции т.ФЕДОРОВА С.А. и его заместителем т.АРУТЮНОВА А.В.;

г/ при Белостокском эксплуатационном отделении /районе/ т.ОРЛОВА С.Г.;

д/ при Люблинском эксплуатационном отделении /районе/ т.ПИЧУГИНА А.П.;

е/ при Седлецком эксплуатационном отделении /районе/ т.БРАЖНИК М.Н.;

ж/ при Мшевском эксплуатационном отделении /районе/ т.ЧЕПЛАШКИНА А.П.

4. Назначить в аппарате Уполномоченного ЦУПВОСО Красной Армии /НКПС/ при Отделе путей сообщения Польского Комитета Национального Освобождения:

а/ начальником отдела движения т.ЕСЬКОВА Л.Н.;

б/ начальником отдела подвижного состава т.ПЕРМЯКОВА Б.В.;

в/ начальником административно-хозяйственного отдела тов.АСТАХОВА М.Н.;

г/ начальником отдела связи т.ГУДИМА Б.И.

Начальнику ГУК тов.БАГАЕВУ совместно с ЦУПВОСО КА представить дополнительно кандидата на должность начальника отдела планирования и учета воинских перевозок и зам. уполномоченного.

5. ГУК НКПС тов.БАГАЕВУ укомплектовать должности в аппаратах уполномоченного ЦУПВОСО Красной Армии /НКПС/ при Отделе путей сообщения ПКНО, Уполномоченных Люблинской, Мшевской /Краковской/, Белостокской дирекций и Уполномоченных ЦУПВОСО /НКПС/ Белостокского, Люблинского, Седлецкого, Мшевского отделений /районов/ и оформить назначение

в 10-дневный срок.

В дальнейшем по мере организации других дирекций /Познаньской, Варшавской, Катовицкой и др./ т.ГАГАЕВУ укомплектовать аппараты уполномоченных этих дирекций и районов начальствующем составом железнодорожного транспорта.

6. Установить следующую соподчиненность:

а/ военные коменданты Красной Армии на узлах и станциях подчиняются Уполномоченному ЦУПВОСО КА /НКПС/ эксплуатационного отделения /района/;

б/ Уполномоченные ЦУПВОСО КА /НКПС/ эксплуатационных отделений подчиняются Уполномоченному ЦУПВОСО КА /НКПС/ при дирекции дороги;

в/ Уполномоченные при дирекции дороги подчиняются Уполномоченному ЦУПВОСО КА /НКПС/ при Отделе путей сообщения Польского Комитета Национального Освобождения.

7. Находящиеся на территории ж.д. Польши эксплуатационные железнодорожные полки, паровозные колонны, а также и другие спецформирования НКПС по эксплуатации железных дорог, соподчинить уполномоченному ЦУПВОСО КА /НКПС/ при Отделе путей сообщения Польского Комитета Национального Освобождения.

8. Уполномоченному ЦУПВОСО КА /НКПС/ при Отделе путей сообщения Польского Комитета Национального Освобождения организовать свою работу и работу уполномоченных при дирекциях и эксплуатационных районах, а также и военных комендантов станций и узлов польских железных дорог в строгом соответствии с постановлением ГОКО от 7 октября 1944 г. №-6658с.

9. В целях полного обеспечения всех заданий НКПС - обязать уполномоченных: ЦУПВОСО КА /НКПС/ при Отделе путей сообщения Польского Комитета Национального Освобождения, при дирекциях дорог и эксплуатационных отделений /районах/ пред"являть требования к польской администрации по точному и своевременному выполнению всех воинских перевозок, организовать и осуществлять непрерывный контроль за работой и воздействовать на ж.д. администрацию, для чего:

а/ разрабатывать и утверждать планы погрузки и обеспечения подвижным составом;

б/ разрабатывать и утверждать оперативные планы продвижения воинских эшелонов и транспортов;

в/ устанавливать план-задание на выгрузку;

г/ обеспечивать своевременный прием поездов с дорог СССР и срочное продвижение воинских поездов по польским дорогам;

д/ обеспечивать сохранность, нормальное использование и своевременное освобождение подвижного состава союзной колеи и возвращение его на дороги Советского Союза, для чего устанавливать дополнительные выгрузочные районы, увеличивать количество выгрузочных станций с устройством на них необходимых выгрузочных приспособлений силами и средствами польской ж.д. администрации;

е/ обеспечивать точное выполнение установленных НКПС норм и измерителей работы на перешитых участках союзным подвижным составом;

ж/ обеспечивать сохранность с"емного воинского оборудования, прием его от начальников эшелонов, учет и отправление его по указанию НКПС.

10. Уполномоченному ЦУПВОСО /НКПС/ - генерал-майору технических войсктов.РУМЯНЦЕВУ, совместно с администрацией Отдела путей сообщения и связи ПКНО, установить в соответствии с приказанием НКПС нормы работы по дирекциям.

11. Уполномоченному ЦУПВОСО КА /НКПС/ ежесуточно отчитываться перед НКПС о своей работе, в частности, о выполненной эксплуатационной работе на перешитых участках и о выполнении заданий по воинским перевозкам на всех дорогах Польши в порядке, установленном для дорог СССР.

Начальнику Центрального отдела статистического учета и отчетности т.КОЧЕТОВУ обеспечить всех уполномоченных ЦУПВОСО КА /НКПС/ на польских ж.д. образцами бланков отчетности для отпечатания и пользования при работе.

12. Установить контроль за правильным оформлением и прохождением документов на воинские перевозки и на перевозку польских грузов в подвижном составе СССР.

13. Уполномоченному ЦУПВОСО КА /НКПС/ при ПКНО принимать к выполнению заявки на воинские перевозки от командования фронтов, обеспечивать их выполнение и в свою очередь пред"являть к ним требования на организацию ускоренной выгрузки, увеличение пунктов выгрузки с целью сокращения простоя подвижного состава.

14. Для работы на перешитых участках польских ж.д. закрепить паровозные колонны особого резерва НКПС: №5-30

паровозов, № 20 - 15 паровозов, №- 21 - 15 паровозов, №-23- - 15 паровозов, № 35 - 30 паровозов, № 63 - 20 паровозов, № 110- 20 паровозов, №-11 - 20 паровозов с паровозными бригадами без кондукторских бригад и поездных вагонных мастеров.

15. Планировать работу паровозов для обеспечения воинского движения поездов, установив контроль за правильным их использованием.

16. Установить особый контроль за соблюдением технических норм, содержанием и сохранностью паровозов и вагонов дорог СССР, принимая меры к своевременному их ремонту силами и средствами польских ж.д.

17. Установить контроль за содержанием пути и технических обустройств, обеспечивающих бесперебойное движение воинских поездов, обратив особое внимание на выполнение работ по ликвидации предупреждений и ограничений скоростей, на подготовку к работе в зимних условиях и наличие средств снегоборьбы.

18. Организовать инспекторский надзор за обеспечением безопасности движения поездов.

19. Начальнику ГУВВР тов.ПРОСВИРОВУ и Уполномоченному ЦУПВОСО КА /НКПС/ на польских ж.д. запретить дальнейшую перешивку восстанавливаемых участков дорог и производить таковую только по специальному приказу Наркома.

20. Восстановительные работы первой очереди производить в об"емах и порядке, установленных для участков ж.д. Союза ССР.

21. По мере продвижения Красной Армии и восстановления головных участков эксплуатационным железнодорожным полкам немедленно, без задержки принимать восстановленные участки и обеспечивать их эксплуатацию. Уполномоченным ЦУПВОСО КА /НКПС/ при дирекциях дорог требовать от дирекции польских дорог своевременного приема в эксплуатацию участков при переводе эксплуатационных железнодорожных частей Красной Армии на новые участки.

22. Уполномоченному ЦУПВОСОТКА /НКПС/ при Отделе путей сообщения ПКНО обеспечить необходимую связь с НКПС, с уполномоченными дирекций, районов и комендантами станций, установив с польской администрацией порядок предоставления и пользования средствами связи польских ж.д.

23. Обязать ЦОН тов.ЛЕВИНА, ЦОФ тов.КОЛЕДЕНКОВА установить порядок оплаты работников аппарата уполномоченных, спецформирований НКПС, финансовой отчетности, порядок финансирования и ассигновать необходимые средства с учетом расходов на административно-хозяйственные нужды.

24. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на начальника ПВО тов.БАЕВА.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР
ГЕНЕРАЛ-ДИРЕКТОР ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ -Л.КАГАНОВИЧ

НАЧАЛЬНИК ЦУП ВОСО КА
ГЕНЕРАЛ-АРМИИ
-А.ХРУЛЕВ

верно: Черняев.

Приложение № 3.

232

КОПИЯ
СЕКРЕТНО
экз. №-1

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

23 февраля 1945 г. №-С-194/Ц

Об организации Центрального военно-эксплуатационного управления в НКПС и военно-эксплуатационных управлений при I и 2 Белорусских и I Украинском фронтах.

РАССЕКРЕЧЕНО

Во исполнение постановления Государственного Комитета Обороны № ГОКО-7571с от 21 февраля 1945 г.

П Р И К А З Ы В А Ю:

I. Для руководства организованными фронтовыми Военно-эксплуатационными управлениями организовать Центральное военно-эксплуатационное управление НКПС /ЦВЭУ/, возложив на это Управление следующие основные задачи:

а/ руководство Военно-эксплуатационными управлениями фронтов, созданными для эксплуатации железных дорог на территории, занятой Красной Армией;

б/ разработку планов перевозок по заданиям НКПС и ЦУПВОСО КА с наиболее рациональным и лучшим использованием имеющейся пропускной способности сети железных дорог европейской колеи и участков, перешитых на колею Советского Союза;

в/ организацию эксплуатации железнодорожных участков европейской колеи на территории, занятой Красной Армией, подвижным составом западно-европейской колеи и колеи Советского Союза;

г/ выявление подвижного состава европейской колеи на вновь занятых железнодорожных участков, учет и использование его для перевозок; перегруппировка железнодорожного подвижного состава на фронтовых участках в соответствии с задачами по перевозке войск и предметов материально-технического снабжения;

д/ обеспечение топливом железных дорог за счет местных ресурсов; назначение своих уполномоченных на местные топливные базы для организации обеспечения топливом железных дорог;

е/ организацию ремонта паровозов и вагонов, принимая все меры к восстановлению вагонных и паровозных депо, а также и предприятий, работающих на железнодорожный транспорт;

ж/ обеспечение фронтовых Военно-Эксплуатационных управлений и железнодорожных участков материалами, оборудованием и всеми предметами материально-технического снабжения.

2. Организовать при I и 2 Белорусских и I Украинском фронтах Военно-эксплуатационные управления НКПС и ЦУПВОСО КА для обслуживания железнодорожных участков указанных фронтов.

3. Начальнику Главного Управления военно-восстановительных работ НКПС т.ПРОСВИРОВУ и начальнику Центрального военного отдела НКПС т.БАЕВУ выделить вновь организуемым военно-эксплуатационным управлениям фронтов из

спецформирований НКПС по 2 железнодорожных эксплуатационных полка и по 3 военно-эксплуатационных отделения в качестве основного эксплуатационного ядра для эксплуатации железнодорожных линий в пределах вышеуказанных фронтов.

ГОКО обязал Военно-эксплуатационные управления фронтов, имея в качестве основного ядра полки и отделения, широко привлекать к работе на территории Польши местных железнодорожников всех служб и специальностей с тем, чтобы в последующем эти полки и эксплуатационные отделения могли быть освобождены и передвинуты далее, на территорию Германии.

4. Начальнику Главного Управления кадров НКПС тов. СОЛОГУБОВУ совместно с НКО СССР в декадный срок укомплектовать Военно-эксплуатационные управления НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог I и 2 Белорусских и I Украинского фронтов проверенным личным составом по нормам и штатам, утвержденным для Военно-эксплуатационных управлений, согласно постановлению ГОКО от 21 ноября 1944г. №-6980-с /приказ НКПС № с-1057/Ц от 4 декабря 1944 г./.

5. Начальнику Центрального военного отдела НКПС тов.БАЕВУ и начальнику Организационно-штатного управления НКПС тов.ЛЕВАШОВУ в 3 дневный срок разработать и представить мне на утверждение положение, структуру и штаты Центрального военно-эксплуатационного управления НКПС, предусмотрев в его составе следующие основные отделы: движения, подвижного состава, технический, специальных формирований и материально-технического обеспечения.

Центральное военно-эксплуатационное управление организовать в пределах штатов Центрального аппарата НКПС.

Существующий аппарат Военно-эксплуатационной службы ПД НКПС передать полностью Центральному военно--эксплуатационному управлению НКПС.

6. Принять к руководству и исполнению, что этим постановлением Государственный Комитет Обороны:

а/ установил, что Военно-эксплуатационные управления НКПС и ЦУПВОСО КА, организуемые при I и 2 Белорусских и I Украинском фронтах, осуществляют свою деятельность и руководствуются в работе положениями о Военно-эксплуатационных управлениях 3 Белорусского, 2 и 3 Украинских фронтов, изложенными в пунктах I, 2, 5 и 6 постановления Государственного Комитета Обороны от 21 ноября 1944 г. №-6980с /приказ НКПС №-С-1057/Ц от 4 декабря 1944 г./;

б/ обязал Военные Советы I и 2 Белорусских и I Украинского фронтов:

обеспечить охрану эксплуатируемых железных дорог и технических сооружений;

оказывать всемерную помощь Военно-эксплуатационным управлениям НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог фронтов в их работе путем выделения материальных средств, топлива, в организации снегоборьбы и обеспечении нормальной работы эксплуатируемых железнодорожных участков;

в/ установил, что Военно-эксплуатационные управления являются специальными формированиями военного времени;

г/ распространил на личный состав военно-эксплуатационных управлений НКПС и ЦУПВОСОТКА железных дорог I,2 Белорусских и I Украинского фронтов постановление ГОКО от 3 января 1942 г. № 1095с в отношении довольствия, оплаты труда, льгот и ответственности по Уставам Красной Армии;

д/ установил, что снабжение продовольственным и вещевым довольствием Военно-эксплуатационных управлений НКПС и ЦУПВОСО КА железных дорог фронтов и приданных им специальных формирований производится по нормам, установленным для действующей Красной Армии, через органы снабжения соответствующих фронтов.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
Генерал-лейтенант - И.КОВАЛЕВ

верно:

XX. "О выделении и предоставлении железнодорожным транспортом помещений и зданий под госпитали".

I. 26 мая 1939 года Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановлением за № 28-сс/ОК утвердил и ввел в действие с I июня 1939 года "Положение о порядке отвода, приспособления и оборудования помещений для формируемых на военное время госпиталей".

II. В кратком изложении суть указанного положения в основном заключается в следующем:

I. Выбор - "отвод" помещений под госпитали предоставлено было право делать Местным Исполкомам и Горсоветам.

2. Пригодность отводимых помещений под госпитали определять поручено было комиссиям в составе: Исполкома или Горсовета, организации формирующей госпиталь и местного органа Наркомата Обороны СССР.

3. Комиссиям указанным в пункте 2 настоящего [illegible] так-же поручено было: намечать план размещения госпиталя в каждом отведенном помещении, устанавливать перечень работ и сроки выполнения работ по приспособлению отведенного под госпиталь помещения.

4. Акты об отводе помещений с перечнями работ по этим помещениям местные комиссии должны были представлять на утверждение областным, краевым исполкомам, СНК Союзных Республик, неимевших областного деления и СНК СССР.

5. Работы по приспособлению и оборудованию отведенных помещений по их характеристике, периодам их выпол-

нения и исполнителям работ должны были отражаться в перечнях № I и № 2.

В перечень № I должны были включаться работы по капитальному переустройству помещений, по подводке и переустройству водопровода, канализации, электроосветительной сети, устройству и переустройству системы отопления, оборудованию ванных, душевых комнат и кухонь и др.

Работы, включенные в перечень № I, должны были выполняться в мирное время коммунальными органами исполкомов и горсоветов, а оплачиваться ведомствами, которым принадлежат переустраиваемые помещения.

Исполкомам и Горсоветам разрешено было, при отсутствии строительных организаций коммунальных органов, выполнение работ по перечню № I возлагать на строительные организации других ведомств.

Обеспечение работ по перечню № I фондируемыми стройматериалами и оборудованием должно было производиться по заявкам органов коммунального хозяйства, а обеспечение этих работ местными строительными материалами возложено было на Исполкомы и Горсоветы по заявкам организаций производивших работы.

В перечень № 2 должны были включаться работы: по мелкому ремонту и мелкой перепланировке помещений, без основных изменений в капитальных стенах, побелка, покраска, починка стен, потолков, полов, дверей, оконных рам, устройство фрамуг и остекление, устройство и снятие временных перегородок, монтажные работы по водоснаб-

жению, установка ванн, колонок, душей, кипятильников, раковин и т.п., устройство кухонных очагов и плит; монтаж специальных кабинетов, лабораторий, аптечных комнат, дезкамер и т.п.; работы выполнение которых в мирное время было невозможно по причине нарушения нормальной работы учреждений занимавших помещение отведенное под госпиталь.

Работы, включенные в перечень № 2, должны были выполняться в мобпериод, организациями формирующими госпитали и за их средства.

Обеспечение материалами и оборудованием работ по перечню № 2 возложено было на Исполкомы и Горсоветы из централизованных мобзапасов и путем приписки в мирное время из других учреждений для изъятия с объявлением мобилизации.

6. Проектные задания на работы, как по перечню № I, так и по перечню № 2, поручено было выполнять организациям формирующим госпитали, а технические проекты и сметы на выполнение указанных работ, местным органам коммунального хозяйства за счет местного бюджета Исполкомов и Горсоветов, независимо от принадлежности здания и организации формирующей госпиталь.

7. Сметы на производство работ по каждому помещению отведенному под госпиталь, предусмотрено было посылать на утверждение порядком указанным в пункте 4 настоящего.

8. Органы, утверждавшие технические проекты и сметы, должны были немедленно после утверждения проектов и смет, сообщать: ведомству, которому принадлежит отведенное под госпиталь помещение, стоимость работ по перечню № I, и организациям формирующим госпитали-стоимость работ по перечню № 2.

9. Организации которым принадлежат отведенные под госпиталь помещения стоимость работ по перечню № I должны были немедленно включать в свои сметы и финансовый план, а организации формирующие госпитали, стоимости работ по перечню № 2 должны были включать в сметы чрезвычайных расходов.

IO. Приспособление под госпитали вновь строящихся общественных зданий и школ в процессе их строительства должно было производиться за счет общих смет и фондов данного строительства по проектам и сметам разработанным ведомствами владельцами строящихся зданий и Наркомпросами союзных республик и утвержденным Наркоматом Обороны.

II. За надлежащее состояние отведенного и приспособленного под госпиталь помещения отвечает в мирное время ведомство владеющее помещением, а с об"явлением мобилизации все отведенные под госпитали помещения владельцами должны были передаваться по актам, вместе со всем наличным запасом топлива и с фондами на топливо для данного помещения, соответствующим организациям формирующим госпитали.

Ш. Центральный Военный Отдел НКПС 27 августа 1939 года, распоряжением № 2/221/4341 /см.приложение № 8 к отчету об отмобилизовании железных дорог СССР страницы 257-263/, утвержденное вышеуказанным Постановлением СНК СССР "Положение о порядке отвода, приспособления и оборудования помещений для формируемых на военное время госпиталей", преподал к руководству и исполнению всем начальникам мобилизационных отделов дорог сети и начальникам - Центрального Отдела Школ НКПС /ЦОШКОЛ/ и Центрального Управления учебных заведений НКПС /ЦУУЗ/.

IУ. Учета как израсходованных на приспособление помещений денежных средств, так и количества железнодорожных помещений переданных под госпитали в период 1941-1945 годов ЦВМУ не велось и потому представить такие данные невозможно.

У. Поскольку положением, утвержденным Постановлением Совета Народных Комиссаров № 28-сс/ОК, не предусматривалось предварительное - до утверждения согласование с наркоматами владельцами отвода принадлежащих им помещений и поскольку Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 23 июля 1941 года НКО было предоставлено право отбирать под госпитали помещения ранее, порядком указанным выше, не отведенные, у отдельных железных дорог, с отводом их помещений, создавалось затруднительное положение.

К числу таких дорог следует отнести Забайкальскую ж.д. у которой было отобрано здание УПравления дороги. Было намечено к передаче под госпиталь здание Новосибирского

Института Военных инженеров железнодорожного транспорта. С отводами здания средней школы № 4 Московско-Курской ж.д. дети работников I4-й дистанции пути лишались возможности учиться.

С отводом здания Центральных Технических Курсов НКПС срывалось обучение лучших людей железнодорожного транспорта, а в отношении 1940 и 1941 годов срывалось и обучение по заданию НКИндел 1300 человек монгол.

С отводом здания железнодорожной школы в Феодосии срывалось обучение 280 детей железнодорожников, обучавшихся в 7, 8, 9 и 10 классах. Такое же положение создавалось и по ряду других железных дорог.

С отводом здания клуба железнодорожников ст.Новосокольники Калининской ж.д., вносилась путаница в мобплан дороги, которым указанное здание предназначалось для размещения полка войск НКВД по охране железнодорожных об"ектов.

Точно такое же положение создавалось по ст.Москва Ленинской, ныне Моск.Рязанской ж.д. и по ряду других помещений.

Возбуждаемые в таких случаях протесты нередко во внимание не принимались и местные воинские части отведенные помещения опечатывали и выставляли свой караул как, например, это было: по Кавказскому узлу - с железнодорожным клубом, общежитием и разнарядкой грузчиков и Красным Уголком вагонного депо; по Тихорецкому узлу - с бараком Стройтреста, клубом "Красный Октябрь" и фабрикой кухней.

Вызывались затруднения в работе ж.д. по выполнению Постановления СНК СССР № 28/сс/ОК и тем, что отдельные местные Советы работы по переустройству помещений по перечню №I возлагали на железнодорожные организации, обременяя их неплановыми работами как это было, например, по Владимиру, где работы по переустройству клуба им.Молотова были возложены на НЖЧ-I.

Кроме того ряд дорог заявки от Исполкомов на выделение средств для выполнения работ по перечню № I получали в начале и в середине года, т.е. когда финплан на год уже был утвержден и преподан, а это влекло за собою срыв работ в том именно году, когда требовалось их производство, как например, это было в I94I году по клубу ст.Абдулино Куйбышевской ж.д., по Таганрогской школе № I5 тоже в I94I году, по Барановичской школе № I в I94I году и т.д.

По ряду же пунктов Народный Комиссариат Коммунального Хозяйства РСФСР требовал от НКПС выделение средств на выполнение работ по перечню №2, что противоречило положению утвержденному постановлением СНК СССР № 28/сс/ОК. Такие факты имели место по ст.Куйбышевка Амурской ж.д., по ст. Ульяновск дороги им.Куйбышева, по ст.Воронеж Ю-Восточной ж.д. и др.

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Я

I. Отвод помещений под госпитали Местным Советам согласовывать обязательно с Министерствами владельцами помещений.

2. Заявки на выделение средств по работам по перечню № I Местным Советам давать Министерствам владельцам помещений до начала нового года и обязательно за совместными подписями с непосредственными руководителями тех предприятий и учреждений, чьи помещения отводятся под госпитали с тем, что-бы недопускать отнесение расходов по работам по перечню № 2 на счет министерств владельцев помещений.

3. Поручения по переоборудованию отведенных помещений с производством работ по перечню № I Местным Исполкомам и Горсоветам давать другим организациям до начала года с тем, что-бы эти работы включались в годовой план соответствующего предприятия.