

ПОДВИГ ПУТЕЙЦЕВ

КАК СОВЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПРИБЛИЖАЛИ ПОБЕДУ

Вопрос о времени и месте "первого поражения гитлеровской машины" требует учёта объективных критериев: масштаба, значения. Порой указывают, что контрнаступление Резервного фронта Жукова под Смоленском, возвращение Ельни 6 сентября 1941 года — первая победа (за три месяца до контрнаступления под Москвой). Но учёт только хронологии выводит на первое место нашу успешную контратаку — взятие Перемышля уже 22 июня 1941 года.

А первым поражением врага — крахом плана "Барбаросса" — стала успешная эвакуация советской промышленности летом — осенью 1941 года. Ведь указанный план включал как необходимый компонент захват или уничтожение всех предприятий СССР к западу от линии Архангельск — Астрахань.

ПЕРВОЕ ПОРАЖЕНИЕ ФАШИСТСКОЙ ГЕРМАНИИ

Первые же дни войны поставили перед железнодорожниками колоссальные и совершенно неожиданные задачи. Быстрая, бесперебойная доставка на фронт огромного количества войск, боевой техники, вооружения и боеприпасов была "штатной задачей", но беспрецедентная эвакуация на Восток почти половины страны, да ещё в условиях вражеского господства в воздухе, не предполагалась никакими мобилизационными планами!

Противник наносил концентрированные удары по железнодорожным объектам. Бомбардировкам подвергались станции, мосты, перегоны и отдельные поезда. До конца 1941 года было сброшено свыше 46 тысяч авиабомб, уничтожен или захвачен 41% железнодорожной сети. В сферу досягаемости вражеских налётов попадали и удалённые тыловые линии. Были выведены из строя 26 из 54 железных дорог довоенной сети и частично повреждены 8 магистралей, 13 тысяч мостов, 4 100 станций, 2 436 вокзалов, 317 паровозных депо, 700 паровозов, 15 500 вагонов.

Но благодаря успешной эвакуации практически половины страны вывезенные предприятия заработали уже на рубеже 1941–1942 годов. Увеличенные объёмы производства советских танков, снарядов, самолётов, артиллерии и стрелкового оружия, совершенно не закалькулированные в плане "Барбаросса", стали полным его опровержением.

Порой масштабы эвакуации оценивают по линии максимального продвижения немецких армий на картах 1941–1942 годов. Но тут встаёт простой контрольный вопрос: Москва и Ленинград были взяты врагом? А ведь из них и ещё из десятков городов по нашу сторону линии фронта тоже шла волна эвакуации.

Вячеслав Михайлович Молотов, председатель Совета народных комиссаров, свидетельствует: "Из подвигов советского народа особо выделяется беспримерный подвиг в мировой истории. Эвакуация! Ведь на сотни и тысячи километров, да в каких ужасных условиях, удалось быстро переместить в тыл фактически целую промышленную страну, миллионные массы людей ...разместить и в самые короткие сроки пустить в действие... Где это ещё могло быть возможным? Только у нас и благодаря советским железнодорожникам!"

На попадающей под оккупацию территории страны было расположено 31 850 промышленных предприятий. Совет по эвакуации (создан 24 июня 1941 года, председатель — нарком Лазарь Моисеевич Каганович) направил уполномоченных на крупные станции. В Народном комиссариате путей сообщения эвакуацией управляли Грузовое управление и Управление движения. Чтобы предприятия на новом месте (часто — в открытом поле) могли быстро начать работу, приняли правило комплексного формирования эшелонов. Они двигались со средней скоростью 800–1000 км в сутки.

Эвакуация и снабжение фронта столкнули два мощных встречных потока, потребовав от работников транспорта исключительной организованности и находчивости для их развязки. Стали практиковаться одностороннее движение (одна дорога выделялась для одного из потоков), пакетный график движения, сдваивание составов, метод "живой блокировки" на перегонах, пропуск поездов с ходу через загруженные станции или в обход них. Если до войны паровозная бригада обычно водила эшелоны на определённом участке (плече), то в военное время она сопровождала поезд до места назначения. Машинисты водили эшелоны за тысячи километров, месяцами находясь в дороге.

Английский историк Александр Верт пишет: "Повест о том, как целые предприятия и миллионы людей были вывезены на Восток, как эти предприятия были в кратчайший срок и в неслыханно трудных условиях восстановлены и как им удалось в огромной степени увеличить производство в течение 1942 года — это прежде всего повесть о невероятной человеческой стойкости!"

Будущий председатель Совета министров СССР Алексей Николаевич Косыгин вспоминал: "Цепь эвакуопунктов протянулась на тысячи километров от прифронтовых железнодорожных станций юга и

запада страны до Восточной Сибири, Казахстана, Средней Азии".

БИТВА ПОД МОСКВОЙ

Именно решающая роль транспорта, и особенно Московского железнодорожного узла, не позволяет сравнивать ситуации двух Отечественных войн, пережитых нашей страной. В отличие от 1812 года, потеря Москвы в 1941-м просто разрезала бы страну.

Московский железнодорожный узел, объединявший около 80 станций, десятки паровозных и вагонных депо, дистанций пути и других подразделений, функционировал с огромным напряжением.

Немецкий генерал Гудериан вспоминал: "Пока в руках русских оставался важный железнодорожный узел — Москва, они могли подтягивать резервы из отдалённых частей своего огромного государства, перебрасывать их к важнейшим участкам боёв, создавая таким образом неожиданный перелом в сражении".

Но к моменту решающего контрнаступления 5 декабря 1941 года в этом Московском железнодорожном узле оставалась лишь четверть "нитей", прочие были перерезаны. Уподобив карту Москвы циферблату и взяв за 12 часов направление на север — Ярославскую дорогу, можно отметить: в наших руках оставалось лишь "4 часа" — от Ярославской до Казанской дороги.

На несколько дней оказались перерезаны в районе города Дмитрова Савёловская дорога и канал Москва — Волга — тоже транспортная артерия, но в те дни он был более важен как рубеж обороны. Немецкая 7-я танковая дивизия смогла его форсировать. Обкатанная уловка гитлеровцев: отряд, переодетый в форму красноармейцев, захватил важнейший в Московской битве железнодорожный мост — в Яхrome, южнее Дмитрова. А взвз 27 ноября западную часть города, немцы открыли огонь по главному для обеих сторон объекту — железнодорожному вокзалу Дмитрова.

То был переломный момент всей Московской битвы: только под Дмитровом Сталин разрешил бросить в бой стратегический резерв до исторического контрнаступления 5 декабря. В самый решающий день, 28 ноября, на защиту Перемилловских высот, напротив захваченного железнодорожного моста, была направлена 50-я стрелковая бригада 1-й ударной армии Василия Кузнецова. А во фланг немцам со стороны вокзала должен был ударить бронепоезд № 73 войск НКВД.

БИТВА МАРИИ ЛИТНЕВСКОЙ-БАРСУЧЕНКО

Момент стал решающим и в жизни крестьянской девушки Маши, родившейся 7 апреля 1922 года в деревне Литвяки Добровольского сельсовета Омской области и с восьми лет оставшейся сиротой. Для получения паспорта 17-летняя Маша приписала себе год и пришла на станцию Дмитров: переселенцам из других регионов право на прописку в Подмоскovie давала тогда только железная дорога. Еле уговорила принять её на работу — на самую младшую и фольклорно знаменитую в России должность. Единственная родственная душа, брат покойной матери Пётр, у которого она остановилась, не верил, что её примут, и переспросил: "Кем кем взяли?" — "Стрелком!" — ответила Маша.

Но в первые же дни, уяснив точное звучание должности "стрелочник", девушка выказала всё природное трудолюбие и ответственность. И к 1941 году она была уже "старшим стрелочником", имела двух подчинённых.

28 ноября в Подмоскovie — очередной день сильных морозов. Здание вокзала полуразрушено, 10 железнодорожников уже убиты, много раненых, в строю остаются несколько человек. Дежурный приказал Марии перевести стрелку: с севера пройдёт бронепоезд. Девушка выходит на пути под артобстрелом, среди занесённых метелью рельсов находит нужную стрелку, очищает её от снега и льда.

Мария вспоминает: "Переводка баланс, надо напярчь все мускулы, наклоняясь до земли, чтобы "перо" прилегло и поезд с рельсов не сошёл". Разбив лёд, помом, как рычагом, дождала "перо", отсто-



явшее на 44 миллиметра, почти примкнуло (расстояние 8 миллиметров допустимо). Смогла и успела.

Бронепоезд № 73 войск НКВД, пройдя станцию Дмитров, домчался до Яхромы и ударил во фланг немцам, перешедшим канал и штурмовавшим Перемилловские высоты, уничтожил совместно с бойцами, засевшими на высоте, 12 танков и более батальона пехоты.

Самый критический момент Московской битвы миновал, до решающего контрнаступления оставалось 7 дней.

Орден Красной Звезды Марии Тимофеевне Литневской вручал в Кремле председатель Президиума Верховного Совета СССР М.И. Калинин. Закончив краткие курсы, она работала дежурной на станциях Дмитров, Икша. А летом 1944 года была командирована для организации работы железнодорожной станции только что освобождённого Вильнюса. По окончании войны вернулась в Дмитров, работала начальником станции. Вышла замуж за Андрея Барсученко, служившего и воевавшего с 1939 года.

В 2019 году платформа Савёловского направления Московской железной дороги в её честь была названа "Имени Барсученко". Так сибирская девушка Мария прославилась и фамилию мужа. Родила двух сыновей: Анатолий стал врачом, Сергей — инженером. Воспитала и помогла воспитать пятерых внуков, четверых правнуков и одну праправнучку.

А можно сказать — помогла в воспитании нескольких поколений коллег-железнодорожников и земляков-дмитровчан. Ведь почти до самых последних лет жизни она никогда не отказывалась встречаться с людьми, выслушать, и самые простые её рассказы о жизни и войне влияли на души подрастающих собеседников, слушателей — сильнее многих книг и фильмов.

МАРШРУТЫ ВОЙНЫ

Сталинград. Самая сложная для железнодорожного транспорта ситуация сложилась в 1942 году, когда было захвачено наибольшее количество линий. В районах нового наступления врага на Сталинград плотность железных дорог оказалась в 5 раз меньше, чем в западных регионах страны. Тем не менее во время исторической битвы трём фронтам был доставлен требуемый объём грузов. При подготовке контрнаступления под Сталинградом на фронтовые участки в сутки подавалось поездов в 10 раз больше, чем в предвоенное время.

В битве под Сталинградом огромную роль сыграло форсированное строительство железных дорог стратегических направлений. Снятые рельсы БАМа пошли на рокадную линию Свияжск — Сызрань — Саратов — Сталинград.

По всему левому берегу Волги рылись "нефтямы", рвы, запруды на речках и в оврагах. В бешеном темпе они заполнялись сырой нефтью. Все танкеры были задействованы, но решение о транспортировке нефти — не представимое никем, кроме нашего народа, путейцев, — было найдено:

в районе Баку буксиры тянули железнодорожные составы в море. Лёгкая нефть плюс сталь цистерн в среднем давали удельный вес, примерно равный удельному весу воды Каспия. Так полупогружённый состав тянулся до района Астрахани и, окавшись на суше, продолжал движение.

"Дорога жизни". Критически важным вопросом было сохранение Балтийского флота и Ленинграда. Под руководством Косыгина к осаждённому городу была скрытно проведена знаменитая Дорога жизни — Военно-автомобильная дорога № 101, имевшая и железнодорожные участки.

Для приёма судов на осаждённой стороне бухты Гольсмана и Осиновец соединили с железнодорожной станцией Ладожское Озеро ветками протяжённостью 3 и 1,5 километра. С 19 января по 4 февраля 1943 года построили линию Жихарево — Шлиссельбург. И все работы велись в нескольких километрах от линии фронта, в зоне досягаемости не только вражеской авиации, но и артиллерии. Маскировка и перемена маршрутов ледовых трасс позволили осуществить то, чему аналогов в мировой истории не было: снабжение трёхмиллионного города, армии и Балтийского флота по Дороге жизни.

"Рельсовая война" — "зеркальная" подтверждение важности железных дорог. Кроме заботы о собственном транспорте, наше командование придавало огромное значение ударам по транспорту врага. Во время Курской битвы в знаменитой операции "Рельсовая война" (3 августа — 15 сентября 1943 года) все боевые силы партизанских отрядов Белоруссии были брошены только на подрыв железных дорог и уничтожение подвижного состава в тылу врага. Было осуществлено 215 тысяч подрывов путей, уничтожено 836 эшелонов и 3 бронепоезда. Оперативные перевозки врага сократились на 40%, на многих железных дорогах Белоруссии движение прекратилось на 3–15 суток, а в районе Могилёва и Полоцка — на весь август.

На "евроколею". 1944 год. При изгнании оккупантов со всей территории СССР было освобождено 24 430 км железных дорог. Быстрое наступление больших соединений Красной Армии требовало обеспечения колоссальным объёмом стратегических грузов, которые могли быть доставлены в необходимом количестве только по железной дороге. Восстановление западных магистралей стало новой задачей для наших путейцев. Перешивать европейскую колею на советскую (1524 мм) или создать в местах соединения линий перегрузочные базы? Приняли решение: в тылу за каждым из фронтов перешивать одну линию для оперативных перевозок, а остальные линии оставлять шириной 1435 мм (евроколея) с перегрузкой и использованием трофейного железнодорожного транспорта.

На заключительном этапе битвы за Берлин ежедневно разгружались 2 тысячи вагонов, а всего их было доставлено 1,9 млн. Так советские железнодорожники вместе с Красной Армией дошли до станции Берлин.

Игорь ШУМЕЙКО,
член Российского общества историков транспорта

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ, шаровая, круговая панорама себя: всё пропущая через оную, В. Розанов творил свой бесконечный пантеон.

Впрочем, ещё он собирал монеты: страстно, зарабатывая много, погружаясь в древние слои; он уединялся вечером, и, выпив рюмку коньяка, словно ощущал их связующими с прошлым.

Он писал обо всём, всё мешая, сбивая пласты образов и размышлений, лопаясь пузырями восторгов и пузырясь безднами пустот.



Газета "ЗАВТРА" зарегистрирована Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство ПИ № ФС 77-22122 от 24 октября 2005 года.

Учредитель и издатель — ООО "Редакция газеты-еженедельника "Завтра" (119146, г.Москва, Фрунзенская наб., 18, пом. VII).

Тел. редакции: (903) 131-53-97

РУССКИЙ МУДРЕЦ

К 170-летию писателя Василия Розанова

Очень русское явление: хаотичное, сказовое, нечто сказочное и в женщинах выдающее, он смесь такая —

Макара Девушкина с его бесконечно дребезжащей "маточкой", Ивана Карамазова, Мышкина, где-то потерявшего свой узелок.

Он — весь из Достоевского: хотя стилистически ему не близок: разные отзвуки, горизонты сходства можно найти, вороша и ероша тома его прозы: то с Ремизовым, то с Андреем Платоновым.

Старался как можно более сложно изогнуть фразу, дабы неслась она на себе, как торжественная ветвь, столько листы и плодов, сколько ей не положено.

Еврейский вопрос...
Половой вопрос...

Оба острия рассекали мозг Розанова, но решить ничего нельзя было, оставалось громоздить фразы до бесконечности.

Короба "Уединённого" насобирал: тщательный фиксатор дней и ночей, бурь и буден, заметивший с шаровым ужасом, как в три дня сплинула Россия — со своим колокольным звоном и барскими усадьбами...

К крайностям тяготел, демонстрировал такую амбивалентность мышления, что в иных пассажиах его захлебнуться можно.

Отвратен, и — прекрасен.
Растерян — и жизнью умудрён.

...и за смертью будто продолжает пополнять "Уединённые" свои кораба.

Словно в плетении берёзовых веток запуталась мысль; или в дачном; но Розанов не знал о будущей шестисоточной нарезке, буйстве вишневого веточного перепуты — запутанная мысль, мечущаяся, то торжествующая, то довольная, то мучительно-парадоксальная, то спокойная даже.

Всего вдоволь предлагает В. Розанов, на одной странице говоря одно, на следующей сообщая противоположное.

Он был популярен некогда. Потом — забыт, полузапрещён; книги, по крайней мере, не выходили.

В девяностые словно ожил снова, вновь извлечённый из вечных хранилищ, выпущенный на волю, вечно пишущий, всё обдумывающий, не способный остановиться, хаотичный.

Броуновское движение мысли. "Уединённое", собираемое в кораба. "Опасные листья" дней.

Он был популярен. Обеспечен.

Много денег вкладывал в нумизматику, зачарованный античностью, чьи кругляши словно давали вариант ка-

налов связи с потерянным в толщах пыли и времён миром.

Он и погиб из-за монет: ездил, уже почти не имея средств, продавать их, и три золотые, что возил талисманом, украл.

Вернувшись к себе в Сергиев Посад, уже не оправился от удара, разбитый всем.

В том числе тем — что Россия слиняла за три дня.

С городовыми, малиновым звоном, пасхальной надеждой, роскошным тлением серебряного века, махиной литературы, купеческими громадами, всем-всем.

Домик его в Сергиевом Посаде — очень типичный, старо-русский такой: первый этаж каменный, второй деревянный.

Занавески на окнах. Фигуры пылятся.

Розанова нет давным-давно.

Он весь — в коробах томов своих: рекущих обо всём на свете: об энергии мысли, литературе и философии; о поле, которое посчитал душой, — всё путано, великоленно, стилистически выверено, запутано в берёзовых ветвах.

Или вишнёвых.

Он хорошо показывает — русский тип мышления: тут революция, и тут — северяжина с хреном.

Он писатель?

Не совсем.

Философ?

Тоже не совсем.

Метафизический философ, философствующий писатель, сам не знающий, кто он такой, хитроватый русский мудрец Василий Розанов.

Александр БАЛТИН

Главный редактор — Александр ПРОХАНОВ

Ответственный секретарь — Наталья КЕРИМОВА