

Железнодорожное строительство в годы Великой Отечественной войны

В.С. Жаравин

С началом Великой Отечественной войны резко увеличилась нагрузка на железнодорожные дороги страны: объем перевозок возрос многократно. В этих условиях, естественно, встал вопрос о новом железнодорожном строительстве. Об этом рассказывают документы Государственного архива социально-политической истории Кировской области.

В предвоенные годы на территории области строили вторые железнодорожные пути на линии Лянгасово-Котельнич, причем задача стояла построить их на протяжении всей линии Транссиба, проходящей в области. Самое последнее мирное решение обкома партии от 21 июня 1941 года как раз касалось организации работ по строительству вторых путей от Кирова до Перми. [1] Выполнение его было отложено из-за начавшейся мобилизации и других оборонно-военных мероприятий. 25 ноября 1941 года Государственный Комитет Оборона (ГКО) принял постановление № 965с «О развитии железнодорожных линий, узлов и усилении пропускной способности дорог Урало-Пермской и Южно-Уральской».

В выполнение его Кировский обком партии и облисполком приняли свое решение (протокол заседания бюро обкома ВКП(б) от 10 декабря 1941 года № 127 п.4), где было записано: «Приступить к строительству вторых путей Киров-Пермь одновременно на всем протяжении железнодорожной линии, проходящей в пределах области от станции Лянгасово до разъезда Сада, поставив первоочередными работами на зимний период подвозку балласта и дренирующего грунта к линии строительства, постройку деревянных мостов, временных жилых и производственных помещений».[2] К работам привлекалось 10 тысяч колхозников из районов, прилегающих к железной дороге. Для организации и руководства работами в г. Кирове было размещено управление строительства НКПС № 75.

Строительные работы интенсивно велись на протяжении всего 1942 года. За ходом работ был установлен жесткий контроль. Решением обкома партии секретари райкомов партии персонально отвечали за работу на стройке работников, направленных из своего района. Рабочим устанавливался план по району, для мобилизованных каждого района план был свой, и за него спрашивали с райкома партии.

Поэтому секретари райкомов постоянно приезжали на строительство, а для руководства были назначены специальные уполномоченные из членов бюро райкомов. Кроме контроля использовались и методы поощрения. Колхозникам, выполнявшим нормы, выдавалось по 800 граммов хлеба, остальным – 500 граммов в день. Всем без исключения отпускалась горячая пища из 2 блюд. Для лучших колхозников, перевыполнявших нормы, выдавались мыло, табак, спички, соль и некоторые промтовары.[3]

В августе 1942 года секретарь обкома ВКП(б) В.В. Лукьянов докладывал секретарю ЦК партии А.А. Андрееву: «Основная масса земляных работ на строительстве вторых путей Киров-Яр проведена. Имеется возможность с сентября начать укладку рельсов».[4] И далее шла просьба о направлении в Киров необходимого оборудования и материалов. 17 ноября 1942 года доложили, что готов для сдачи в эксплуатацию участок Просница-Канып-Бумкомбинат, а для остальных нет рельсов и цемента.[5]

Нехватка рельсов (а в годы войны их не производили в СССР), болтов, накладок и т.д. привело к тому, что задание ГКО о постройке путей за 1942 год было не выполнено. Подводя итоги года, заместитель начальника управления строительства Кондратьев доложил в обком партии, что если план по земляным работам был выполнен на 104%, то в целом - всего на 55,5%. Было уложено 17,85 км рельсов из требуемых 106 км.[6]

В 1943 году работы продолжались, но уже не так интенсивно. В конце года строительное управление НКПС № 75 было переведено в Ленинградскую область. Всего за годы войны было введено в эксплуатацию 50 км вторых путей, и было открыто двухпутное движение на 10

перегонах,[7] т.е. было построена только половина, остальное строилось уже после войны, и к строительству привлекались железнодорожные войска и военнопленные.[8]

Большие строительные работы проводились и на линии Киров-Котлас. Выполняя постановление ГКО № 964с от 25 ноября 1941 года «О строительстве Заволжской рокадной линии» и соответствующее решение обкома ВКП(б) и облисполкома, начались работы по увеличению пропускной способности этой дороги. Их вели трест «Севстройпуть», эвакуированный из Ярославля, и управление строительства НКПС № 37.

К работам привлекалось 2 тысячи мобилизованных жителей из прилегающих к дороге районов. Сложности были те же, что и на линии Киров-Пермь. Плановые задания также систематически не выполнялись, в первую очередь, из-за необеспечения строительства материалами и оборудованием. Несмотря на это, за годы войны на железнодорожной линии Киров-Котлас были построены и сданы в эксплуатацию 14 новых разъездов и станций, произведено удлинение пути на 4-х станциях, частично реконструированы станционные пути и построен вытяжной тупик на станции Киров-Котласская.[9]

На протяжении всей Великой Отечественной войны велось большое строительство на станции Лянгасово. Именно в то время была построена сортировочная горка с одновременной сдачей в эксплуатацию 6 сортировочных путей, что позволило ускорить процесс расформирования и формирования поездов.[10] Одновременно велось строительство новой линии Лянгасово-Матанцы протяженностью 14 км, чтобы поезда выходили на Котласскую линию, минуя Киров.

Эвакуация в областной центр крупных оборонных предприятий, ускоренное введение их в эксплуатацию поставило задачу постройки к ним подъездных путей в максимально короткий срок. Инженер Тихвинский разработал и в декабре 1941 года предложил оригинальную идею: использовать линию строящегося трамвайного пути для пуска по ней железнодорожных составов. 26 января 1942 года эта идея была одобрена на совещании в обкоме ВКП(б). Было решено: реконструировать железнодорожную ветку от станции Киров-Котласская до мясокомбината, приспособить трамвайные пути под железнодорожные, заменить легковесные рельсы на тяжелые, устроить семафорную и телефонную сигнализацию, построить 4 павильона для пассажиров и т.д. [11]

Все расчеты были направлены в Москву, где было принято специальное распоряжение Совнаркома СССР № 7527рс от 28 апреля 1942 года, которым разрешалось проведение железнодорожного строительства в городе Кирове, для чего выделялось 1 млн. 347 тыс. руб.[12]

В течение весны и лета 1942 года шло строительство новой дороги в северный район города. Работы велись одновременно на всем ее протяжении, и к ним привлекалось население города. Организовывался выход рабочих заводов на строительство во внеурочное время, одобренный обкомом партии как «патриотическая помощь железнодорожному транспорту». [13] Многие городские предприятия изготавливали необходимое оборудование, например, заводы № 38 (Коломенский) и № 266 (им. Лепсе) делали ковку железнодорожных костылей. Дорога строилась от ул. Р.Люксембург до завода № 32 (совр. «АВИТЕК») через мясокомбинат, завод № 266 и латунно-прокатный завод (совр. ОЦМ). Была построена новая железнодорожная станция Октябрьская.

«Первого сентября 1942 года пассажирское движение по совмещенным трамвайным и железнодорожным путям было объявлено открытым. Первый поезд в составе 8 вагонов в северный промышленный район провел паровоз под управлением машиниста Шишкина. Обслуживались вагоны проводниками. Вечером в заводском районе по случаю открытия движения рабочего поезда состоялся торжественный митинг. Присутствовавшие на митинге рабочие благодарили строителей-путейцев и дали слово трудиться еще лучше, неустанно увеличивая выпуск продукции для фронта».[14]

Говоря о железнодорожном строительстве в годы Великой Отечественной войны, надо отметить, что такого объема работ за рекордно короткий срок на железных дорогах области никогда не выполнялось. Совершенное тружениками тыла можно смело назвать подвигом.

Примечания:

- 1 ГАСПИ КО, ф.1290, оп.7, ед.хр.12, л.168-169.
- 2 Там же, ед.хр.16, л.4.
- 3 Там же, оп.8, ед.хр.64, л.48-50.
- 4 Там же, л.57.
- 5 Там же, л.73.
- 6 Там же, оп.9, ед.хр.260, л.100.
- 7 Там же, оп.10, ед.хр.37, л.211.
- 8 Там же, оп.11, ед.хр.57, л.221; ед.хр.336, л.14, 37.
- 9 Там же, оп.10, ед.хр.37, л.210.
- 10 Там же.
- 11 Там же, оп.8, ед.хр.293, л.17-23.
- 12 Там же, ед.хр.64, л.42.
- 13 Там же, ед.хр.260, л.92.
- 14 Мочалов В. Путь длиною в шесть десятилетий. – Киров, 2003. – С.32.