

Организация воинских перевозок на Дальний Восток в 1945 году

Илья Мартыненко,
полковник

Капитуляция гитлеровской Германии еще не означала конца Второй мировой войны. На Дальнем Востоке и в бассейне Тихого океана продолжались сражения, японский милитаризм не желал складывать оружия.

Подготовка Советских Вооруженных Сил к войне против Японии началась после Крымской конференции союзников по антигитлеровской коалиции.

Конкретные указания о подготовке транспорта к переброске войск и военной техники на Дальний Восток председатель ГКО И.В.Сталин дал наркому путей сообщения еще в январе 1945 г.

Сам факт посвящения наркома в планы Верховного Главнокомандования за несколько месяцев до начала операций не был случайным. Прежде чем начать сосредоточение войск на Дальнем Востоке, надо было тщательно подготовить пути сообщения на всем огромном пространстве от Берлина до Владивостока. Поэтому председатель ГКО поручил НКПС обеспечить необходимое развитие и ремонт сети дорог Дальнего Востока и принять другие меры, гарантирующие стратегическое сосредоточение и развертывание войск.

Для своевременной подготовки железных дорог и непосредственного ру-

ководства их работой в 1945 г. был создан Дальневосточный округ железных дорог во главе с заместителем Наркома путей сообщения В.А.Гарныком.

Уполномоченным ЦУП ВОСО Красной Армии был назначен генерал-майор А.В.Добряков.

Это региональное учреждение оперативно решало все вопросы, связанные с подготовкой железных дорог и выполнением массовых воинских перевозок всеми видами транспорта как на территории Советского Союза, так и на территории, освобождаемой от противника.

На заседании ГКО, состоявшемся 13 апреля 1945 г., на котором присутствовали представители НКПС, Тыла Советской Армии, военных сообщений и автодорожной службы, нарком путей сообщения подробно доложил о возможностях пропуска воинских эшелонов на Восток, дал оценку состояния всей дорожной сети, по которой предстояло перевозить воинские грузы, особенно дорог Урала, Дальнего

Востока и Транссибирской магистрали. За годы войны эти дороги были сильно изношены. Необходимо было сменить миллионы сгнивших шпал и тысячи рельсов.

Для рассредоточения воинских перевозок Верховный Главнокомандующий дал согласие начать немедленно, не дожидаясь окончания войны с Германией, перевозку с Урала новых танков Т-34 для перевооружения войск Дальнего Востока. Срок сосредоточения на Дальнем Востоке войск – трех общевойсковых и одной танковой армий, нескольких механизированных и артиллерийских соединений и войсковых учреждений – Верховный Главнокомандующий оставил без изменения – 1–5 августа 1945 г.

Для ликвидации “узких мест” на сети железных дорог от западных до восточных границ СССР и значительного усиления кадров транспортников с железных дорог европейской части СССР на Дальний Восток было направлено 2400 машинистов, 2900 помощников машинистов, 3100 паровозных слесарей и много других специалистов транспорта.

Туда же возвращались специальные формирования НКПС общей численностью 14 тыс. чел., ранее направленные на западные дороги страны (Военно-эксплуатационное управление № 34).

Кроме того, были посланы пять паровозных колонн особого резерва НКПС с личным составом и 150 паровозами, а также 650 паровозов с других дорог сети.

В апреле из Румынии и Польши в распоряжение Дальневосточного военного округа прибыли три эксплуатационных железнодорожных полка и три военно-эксплуатационных отделения.

В апреле 1945 г. для строительства 123-километрового с двумя большими тоннелями

Кругобайкальского обхода в район работ были переброшены 6-я, 7-я и 9-я железнодорожные бригады, которыми командовали генерал-майоры Д.А.Терехов, Н.И.Новосельский и полковник Д.А.Новиков.

Руководил строительством генерал-майор Ф.Н.Доронин.

Развитие Челябинского узла и усиление пропускной способности Южно-Уральской железной дороги возлагались на 27-ю и 47-ю, Омского – на 1-ю, а Пермского – на 11-ю железнодорожные бригады.

Прибывшие железнодорожные войска и спецформирования НКПС оперативно развернули работы по увеличению пропускной способности железных дорог, развитию станций, усилению верхнего строения пути, водоснабжения, строительству паромных переправ, дублирующих мостовые переходы через реки, обходов железнодорожных мостов*.

Для пропуска войск, следовавших походным порядком, на железнодорожных мостах укладывались деревянные настилы, по которым, не мешая движению поездов, проходили гусеничная и колесная техника, пехота.

Произведено усиление станций Борзя, Свободный, Биробиджан-2, Гродеково и др.

Проведенные реконструктивные мероприятия позволили увеличить пропускную способность железных дорог от Новосибирска до Владивостока (5949 км) с 24 до 30 пар поездов в сутки, а от Карымской до Борзи (247 км) – с 12 до 16 пар.

Дальневосточный театр военных действий отличался огромными размерами и чрезвычайно сложными условиями транспортного обслуживания.

* С 10 августа по 30 сентября железнодорожные части и спецформирования Забайкальского, 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов восстановили и перешли 2623 км главных и 978 км станционных путей, восстановили 28 больших, 11 средних и 60 малых мостов, 5 туннелей, выполнили многие другие работы.

Ко времени подготовки операций против Японии от Транссибирской магистрали к советско-маньчжурской границе подходили семь однопутных железнодорожных линий, к Японскому морю – две и к Татарскому проливу – одна. Увеличивали возможности перевозок глубокие обходы железнодорожных мостов через крупные реки Хор, Бикин, Уссури, Иман, сооруженные еще до Великой Отечественной войны, паромные переправы (например, у Белогорья через Зею можно было передавать до 400 вагонов в сутки), и предусмотренные при подготовке к операциям для дублирования железной дороги на ее пересечениях с этими реками, а также Зеей, Томью и Буреей, однопутные обходы, на которых были сооружены (или могли быть быстро сооружены) мосты.

Отличительной особенностью дальневосточной железнодорожной сети являлось хорошее развитие станций выгрузки войск.

Только 55 погрузочно-выгрузочных мест Приморской железной дороги позволяли производить выгрузку не менее 200 полносоставных эшелонов в сутки.

Приморье и Приамурье с Охотским побережьем, о-вом Сахалин, полуостровами Камчатка и Чукотка связывал морской транспорт. Наибольшая часть мощностей портов и портпунктов приходилась на участок береговой линии от Владивостока до Николаевска-на-Амуре. Кроме портов НКМФ, в бассейне размещались порты Наркомата рыбной промышленности, Дальстроя и других ведомств и организаций.

Из 322 морских судов различного назначения пароходствам НКМФ (Дальневосточному и Николаевскому) принадлежали 180, остальные – различным хозяйственным наркоматам и ведомствам. Суммарная вместимость грузопассажирских судов составляла 3,6 тыс. мест, грузоподъем-

ность сухогрузных судов – 777 тыс. т, наливных – 148 тыс. т, рефрижераторов – 22 тыс. т и лесовозов – 60 тыс. т.

Не хватало судов малой грузоподъемности, которые можно было бы использовать для доставки мелких партий воинских грузов, особенно в небольшие портпункты.

Значительная часть советско-маньчжурской границы проходила по крупной судоходной магистрали – Амуру и его судоходному притоку Уссури. Верхне- и Нижне-Амурское речные пароходства, обслуживавшие судоходные пути общей протяженностью свыше 4,2 тыс. км, располагали довольно большим флотом, насчитывавшим 251 судно, но на судах не хватало персонала, были ограничены запасы топлива.

Порты и пристани не были подготовлены к массовым перевозкам войск и тяжелой военной техники.

Автомобильные дороги, сосредоточенные, в основном, в наиболее обжитой южной части Дальнего Востока, либо проходили параллельно Транссибирской магистрали, либо соединяли ее станции с глубинными районами.

Основную часть автодорожной сети составляли грунтовые дороги, которые после сильных дождей становились почти непроезжими.

Развивался на Дальнем Востоке и воздушный транспорт. В Иркутске, Чите, Хабаровске и Владивостоке располагались основные аэропорты.

Авиалинии связывали между собой многие города и поселки.

Построенный в годы войны нефтепровод под Татарским проливом для перекачки нефти с Северного Сахалина на материк положил начало трубопроводному транспорту в этом обширном районе.

К каждому фронту были выделены тыловые районы, в которых размещались тыловые части и учреждения, глубина тылового района Забай-

кальского фронта, далеко отстоящего от Транссибирской магистрали, на разных участках составляла от 250 до 650 км. Тыловые районы 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов, находившихся ближе к магистрали, имели меньшую глубину – от 50 до 150 км.

В транспортном отношении условия для базирования вновь образованных фронтов были следующими:

– Транссибирская магистраль оставалась в распоряжении Главнокомандующего советскими войсками на Дальнем Востоке.

– Для базирования Забайкальского фронта выделялись 7 железнодорожных участков протяженностью от 47 до 366 км, из них 2 – союзной колеи (их пропускная способность была 18 пар поездов в сутки) и 5 военно-полевых железных дорог с провозной способностью от 350 до 1200 т в сутки.

Фронтальной распорядительной станцией служила станция Борзя с отделением на станции Баин-Тумэн.

– 2-й Дальневосточный фронт базировался на 9 участках, протяженностью от 52 до 446 км, из них 7 были союзной колеи с пропускной способностью от 6 до 24 пар поездов в сутки, а 2 – военно-полевыми железными дорогами, обладавшие провозной способностью от 400 до 600 т в сутки.

Фронтальной распорядительной станцией служила станция Свободный с отделениями на станциях Куйбышевка-Восточная и Хабаровск 2.

– 1-й Дальневосточный фронт опирался на 8 участков протяженностью от 27 до 193 км, из них 7 – союзной колеи с пропускной способностью от 11 до 17 пар поездов в сутки и один – военно-полевой железной дороги, по которому можно было провезти 300 т в сутки.

Условия снабжения войск на 1-м и 2-м Дальневосточных фронтах были благоприятными. Их склады располагались в основном на выделенных фронтам железнодорожных участках, армейские склады, как правило, в небольшом удалении от фронтовых. Каждая из армий (кроме 16-й и 35-й)

получила свои железнодорожные участки с несколькими станциями снабжения.

В наиболее трудных условиях в отношении транспортного обеспечения находился самый мощный Забайкальский фронт.

Его основной коммуникацией служила однопутная железнодорожная линия Карымская – Борзя – Баин-Тумэн, имевшая пропускную способность всего лишь 7 пар поездов в сутки.

В июне 1945 г. на этом участке были открыты 13 новых разъездов и проведены другие работы, что позволило поднять его пропускную способность до 18 пар поездов в сутки, причем для водоснабжения паровозов к ним прикреплялись цистерны с водой.

Войска сосредоточивались в нескольких сотнях километров от железнодорожного участка союзной колеи Борзя – Баин-Тумэн, на котором из-за слабой технической оснащённости нельзя было размещать армейские базы. Пришлось на станции Баин-Тумэн, в конечном пункте союзной колеи, срочно построить железнодорожное кольцо, протяженностью 30 км, и на нем разместить основную базу фронта с полевыми фронтowymi складами и их отделениями.

В связи с недостаточным развитием железных дорог, особенно в зоне базирования Забайкальского фронта, большое внимание уделялось сооружению автомобильных дорог.

Их в полосе фронта было отремонтировано около 320 км. В конечном счете, Забайкальский фронт имел 6 военно-автомобильных дорог (общей протяженностью 3228 км), 2-й Дальневосточный – 4 дороги (1100 км) и 1-й Дальневосточный – 10 дорог (2763 км). Однако они после ливней становились в ряде мест непроезжими.

Командование Забайкальского и 2-й Дальневосточного фронтов нередко давало указание войскам передвигаться по железнодорожному полотну.

Дорожные войска фронтов включали: управление военно-автомобильных дорог, дорожно-эксплуатационный полк, 17 дорожно-эксплуатационных, 26 дорожно-строительных и 12 мостостроительных отдельных батальонов.

Автотранспортные войска к началу операции состояли из 3 автомобильных бригад, 5 автомобильных полков и 35 отдельных автотранспортных батальонов фронтового и армейского подчинения.

Предвидя трудности транспортного обеспечения наступательных операций, Ставка Верховного Главнокомандования выделила в помощь Забайкальскому фронту две транспортные авиационные дивизии, которым пришлось доставлять войскам не только боеприпасы и горючее, но даже воду для личного состава и животных.

Из 228 транспортных самолетов, находившихся на дальневосточных фронтах, 189 имел Забайкальский фронт.

Железнодорожные войска по прибытии на места тщательно изучали железнодорожные направления в границах фронта, согласовывали с органами военных сообщений схемы восстановления и развития станций выгрузки, перегрузочных и распорядительных станций, готовили техническую документацию, подвозили строительные материалы и составляли планы по заграждению железных дорог Дальнего Востока.

Восстановление искусственных и других сооружений, в случае их разрушения противником, возлагалось на сами железные дороги и частично на железнодорожные войска. Предполагалось привлекать к этим работам и местное население. Управлением железных дорог Дальневосточного округа было сформировано более 20 восстановительных поездов, свыше 50 летучек и большое количество специальных команд.

Для противовоздушной обороны фронтовых коммуникаций были выделены 22 бронепоезда и 6 зенитных артиллерийских дивизионов и отдельная зенитная батарея для ПВО станции Баин-Тумен.

Крупные железнодорожные узлы прикрывали силы и средства, выделенные Главнокомандующим советскими войсками на Дальнем Востоке.

ПВО крупных искусственных сооружений, наземная охрана и оборона железных дорог возлагалась на войска НКВД, охрана станций погрузки (выгрузки) – на перевозимые войска, второстепенных железнодорожных объектов – на военизированную охрану НКПС.

Воинские снабженческие поезда (с боеприпасами и горючим) сопровождали зенитно-пушечные пулеметные взводы из двух вагонов с укрепленными на них зенитными пушками (один вагон в голове, другой – в хвосте поезда); подчинялись органам военных сообщений.

Железные дороги в Маньчжурии намечалось охранять советскими войсками по мере продвижения их вглубь страны. Для предотвращения разрушения важнейших транспортных и других объектов отступающим противником, планировались воздушные десанты в Мукден, Чанчунь и другие города, а также у 6 тоннелей на железнодорожной линии от государственной границы СССР до Муданьцзяна.

9 мая 1945 г. в Читу прибыл основной состав управления Дальневосточного округа железных дорог во главе с В.А.Гарныком, в июле – основной аппарат уполномоченного ЦУП ВОСО, возглавляемый генералом-лейтенантом А.В.Добряковым. Наличие при Дальневосточном округе железных дорог уполномоченного ЦУП ВОСО, обладающего правами заместителя начальника тыла Советской Армии, позволяло во взаимодействии с Главным командованием советскими войсками на

Дальнем Востоке и командующими фронтами быстро решать на месте все вопросы, связанные с воинскими перевозками.

Кроме того, уполномоченный ЦУП ВОСО объединял руководство и решал на месте все вопросы взаимодействия линейных и полевых органов военных сообщений, а также органов военноморских сообщений Дальнего Востока.

Крупные работы были выполнены по подготовке не только железных дорог, но и других видов транспорта: в морских портах освобождены от невыезженных и опасных грузов склады, отремонтированы причалы, пирсы и крановое оборудование, часть морских судов оборудована для перевозки войск, в речных портах Хабаровск и Комсомольск отремонтированы причалы, на пристани Ленинское подготовлены стоечные баржи для наводки наплавных мостов (в том числе и железнодорожных) и сборно-разборные причалы.

В апреле – августе 1945 г. была осуществлена одна из крупнейших в истории военного искусства и железнодорожного транспорта стратегическая перегруппировка советских войск от Берлина до Владивостока.

Перебазирование частей советских войск и военной техники на Дальний Восток потребовало от железнодорожников и офицеров военных сообщений высокой организованности. Работники всех железных дорог, идущих от западных границ Советского Союза до Тихого океана, бесперебойно пропускали поезда с войсками и военными грузами, следующие в районы сосредоточения и развертывания войск Забайкальского, 1-го, 2-го Дальневосточных фронтов.

“Пришлось, – вспоминал Маршал Советского Союза А.М. Василевский, – много поработать над планом перевозок, который по своим вырисовывавшимся показателям был поистине грандиозным.

Предстояло осуществить эти перевозки по единственной железнодорожной магистрали в крайне сжатые сроки и на огромные расстояния – от 9 тысяч до 12 тысяч километров. В этом отношении они не имели себе равных в истории второй мировой войны и являлись поучительной стратегической операцией”.

В период подготовки и проведения этой операции огромная нагрузка легла на Центральное управление движения НКПС и Центральное управление военных сообщений Красной Армии. Задания на важнейшие перевозки немедленно докладывались наркому путей сообщения или его заместителям. Тут же давались необходимые указания дорогам.

В апреле – мае 1945 г. на Дальний Восток начали перебрасывать войска и штабы.

5-я армия (110 эшелонов) из Восточной Пруссии направлялась в Приморье; 39-я – из района Инстербург – Кенигсберг, 53-я и 6-я гвардейская танковая армия из-под Праги – в Забайкалье.

На Дальний Восток в первую очередь направлялись части, которые приобрели опыт боевых действий в условиях, сходных с дальневосточным ТВД.

Ежесуточно в Забайкалье в июне 1945 г. поступало около 30 поездов (46% всех воинских перевозок), в июле – 22 поезда.

Нелегко пришлось труженикам Забайкальской магистрали. Потребовались вводить дополнительные мощности – заправлять паровозы, выделять подвижной состав только для воинских перевозок. Понадобилось очень быстро освобождать вагоны от различных не столь срочных грузов.

Все, что необходимо было для подготовки и ведения боевых операций 1-м, 2-м Дальневосточным и Забайкальским фронтами, доставлялось к месту назначения через Забайкальскую дорогу.

Особую трудность и сложность в продвижении воинских поездов испытывали на участке от Карымской до Отпора (ныне Забайкальск) с тяжелым профилем пути. Для организации ускоренного пропуска поездов были командированы опытные машинисты-инструкторы. Вводилась и кратная тяга*. Когда нужно было подвести максимум поездов, они двигались только в направлении к фронту. На ряде перегонов для увеличения пропускной способности вводилась “живая”** блокировка.

Сложность состояла в том, что на дороге для отопления паровозов применялись бурые, низкосортные угли, часто к ним примешивались опилки и другие отходы.

Только по Забайкальской дороге в первом полугодии 1945 г. машинисты паровозов доставили к линии фронта на 811 тяжелых поездов больше, чем за весь предыдущий год.

Два раза в сутки – по состоянию на 6 и 18 час. – местонахождение каждого эшелона отражалось на специальном бланке в Центральном управлении движения НКПС: средняя скорость движения оперативных эшелонов составляла до 600 км, а снабженческих транспортов – до 450 км в сутки.

Этот документ докладывался ежедневно наркому путей сообщения И.В.Ковалеву. Работники аппарата НКПС, особенно Центрального управления движения, находились на службе круглые сутки. Так же работали и на дорогах, по которым следовали оперативные эшелоны и воинские грузы на Дальний Восток.

Причем за все время перегруппировки войск не произошло ни одного крушения или большой аварии.

Очень важно было провести массовые воинские перевозки и подготовку к ним скрытно.

Об обстановке строгой секретности, в которой производилась подготовка железных дорог к переброске войск на Дальний Восток, свидетельствовал тот факт, что даже начальники дорог, готовившие магистрали к этим перевозкам, до определенного времени не знали конечной цели проводимых мероприятий.

Имея богатый опыт по проведению маскировочных мероприятий на железных дорогах фронтов, органы военных сообщений успешно применяли их на дорогах Дальнего Востока в период подготовки и выполнения массовых воинских перевозок.

Маршал Советского Союза А.М.Василевский, оценивая важность маскировки при выполнении воинских перевозок, писал: “Для обеспечения скрытности массовых железнодорожных воинских перевозок служба ВОСО проводила следующие меры: было крайне ограничено количество лиц, допущенных к выполнению централизованных воинских перевозок, а также к разработке документов, связанных с ними, станции выгрузки и обслуживания эшелонов занумеровывались; передача сводок о движении эшелонов строго контролировалась офицерами ВОСО, а телефонные переговоры по этим вопросам запрещались; на приграничных участках Дальнего Востока отдельные группы воинских эшелонов пропускались в темное время, а на Приморской железной дороге, близко расположенной к границе, ночью проводилась и разгрузка эшелонов; ряд эшелонов пропускался через узловые станции с ходу; техническое обслуживание некоторой части эшелонов осуществлялось на промежуточных станциях”.

* Кратная тяга – обслуживание поездов двумя и более локомотивами для повышения провозной способности на участках железной дороги.

** “Живая” блокировка – способ движения поездов по принципу автоблокировки с временными проходными сигналами.

В общей сложности в мае-июле 1945 г. на железнодорожных путях Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока и на маршах в районах развертывания находилось до миллиона советских войск.

Противовоздушная оборона объектов железнодорожного транспорта и воинских перевозок на Дальнем Востоке была возложена на 6 зенитных артиллерийских дивизионов, 8 зенитных поездов, 5 полков и отдельный дивизион ПВО воинских поездов.

Всего на Дальний Восток прибыло 1666 оперативных эшелонов (84902 вагона) и 50584 вагона с грузами снабжения. Большой объем имели и внутрифронтовые перевозки: 27183 вагона в оперативных воинских эшелонах и 65584 вагона с грузами снабжения. В апреле-августе 1945 г. к Владивостоку было перевезено 7 тыс. орудий и минометов, 2 тыс. танков и 110 самолетов.

Довольно крупные воинские перевозки выполнили и другие виды транспорта. Морской транспорт в процессе подготовки операций перевез 38 тыс. военнослужащих и около 180 тыс. т воинских грузов. Однако воинские морские перевозки в ряде случаев были сопряжены с большими простоями судов из-за недостаточного развития портовых устройств.

Опыт организации и выполнения воинских перевозок для Советских Вооруженных Сил, участвовавших в войне против Японии, убедительно показал, что только при комплексном использовании и централизованном управлении всеми видами транспорта можно наиболее полно обеспечить потребности войск в перевозках.

Так, неподготовленность портпункта Арково (Северный Сахалин) стала причиной большого скопления судов, часть которых простаивала под выгрузкой по 9–10 суток.

Во время подготовки операции по рекам Амурского бассейна было перевезено около 9 тыс. солдат и офицеров, 83 тыс. т воинских и 140 тыс. т импортных грузов. Войска и грузы, направлявшиеся на Северный Сахалин и Камчатку, перегружались в порту Николаевск на морской транспорт.

Импортные грузы из Владивостока доставлялись морскими судами в Николаевск, далее речными судами – в Комсомольск или Хабаровск, откуда следовали по железной дороге.

Самый большой объем автомобильных перевозок – около 100 тыс. т – был выполнен на Забайкальском фронте в период, предшествующий операции.

От станции Баин-Тумен в сутки отправлялось в среднем около 3 тыс. автомобилей, в том числе 1300 – на Тамцаг – Булак, 600 – на Югодзыр – Хид, 450 – на Байшнит и 650 – на Улдза.

К 7 августа 1945 г. стратегическая группировка для наступательной операции была создана. Она насчитывала 1557725 чел., 26137 орудий и минометов, 5556 танков и самоходно-артиллерийских установок, 3446 боевых самолетов.