

МЕТРОСТРОЙ НА ВОССТАНОВЛЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТОННЕЛЕЙ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Объедков Сергей Игоревич

Аспирант,

Московский государственный областной университет
gustav86@mail.ru

METROSTROY ON THE RESTORATION OF RAILWAY TUNNELS DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

S. Obedkov

Summary. The purpose of the article is to highlight the problem of participation of employees of Metrostroy in the restoration of railway tunnels during the great Patriotic war. The study is based on the analysis of archival materials, periodicals, memoirs and historiography, which summarizes the scattered information on this problem. The author comes to the conclusion that the employees of Metrostroy made a significant contribution to the restoration of the railway economy destroyed by the war, thus providing reliable communications both for the transportation of military goods and for the restoration of the national economy of the liberated regions of the country.

Keywords: The Great Patriotic war, Metrostroy, Department military reconstruction work, tunnel reconstruction troop, railway tunnel..

Аннотация. Целью статьи является освещение проблемы участия сотрудников Метростроя в работах по восстановлению железнодорожных тоннелей в годы Великой Отечественной войны. Исследование основано на анализе архивных материалов, периодических изданий, мемуаров и историографии, в ходе которого обобщена разрозненная информация по данной проблеме. Автор приходит к заключению, что сотрудники Метростроя внесли существенный вклад в восстановление разрушенного войной железнодорожного хозяйства, обеспечив тем самым надежные коммуникации как для перевозки воинских грузов, так и для восстановления народного хозяйства освобожденных районов страны.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Метрострой, Управление военно-восстановительных работ, тоннельно-восстановительный отряд, железнодорожный тоннель.

Разгром противника под Сталинградом создал благоприятные условия для проведения широких наступательных операций Красной Армии на Северном Кавказе. Так, в результате наступления в январе-феврале

1943 года войскам Южного, Закавказского и Северо-Кавказского фронтов, удалось отбросить противника на запад на 600 километров, освободив обширную территорию на Северном Кавказе.

Во время своего отступления противник уничтожал транспортную инфраструктуру, стремясь максимально затруднить продвижение наших войск. Задача по восстановлению разрушенного железнодорожного хозяйства целиком ложилась на НКПС. Для этих целей в январе 1942 года в рамках НКПС для ликвидации последствий разрушений на железной дороге, были организованы Управления военно-восстановительных работ (далее — УВВР) [8].

Однако на освобожденной территории Северного Кавказа, в частности на участке железнодорожной линии Туапсе — Армавир, бригады УВВР-12 впервые столкнулись с необходимостью восстановления разрушен-

ных тоннелей, не имея для этого необходимого опыта. В связи с этим на помощь были отправлены опытные сотрудники Метростроя, в результате чего, в феврале 1943 года в УВВР-12 появляется тоннельно-восстановительный отряд, который сразу приступает к работе на Гойтхском, Навагинском и Ходжинском тоннелях.

Сложнее всего отряду пришлось на восстановлении самого протяженного Гойтхского тоннеля, на его расчистку ушло 78 суток, так как он был разрушен противником в трех местах. Однако после окончания работ на линии Туапсе — Армавир метростроители получили бесценный опыт в восстановлении железнодорожных тоннелей, который в дальнейшем успешно стали применять на подобных объектах [2, с. 60; 3, с. 357–358; 11].

После сдачи объектов на линии Туапсе — Армавир, метростроевцев перебрасывают на работы по восстановлению тоннелей под Ворошиловград (современный Луганск) [4, с. 2; 13, с. 88] и Новороссийск.

Так, на участке Крымск — Новороссийск противником были разрушены Большой и Малый новороссийские железнодорожные тоннели. Для их восстановления тон-

нельно-восстановительному отряду УВВР-12 предстояло за короткий срок расчистить 11 тыс. м³ земли и вывезти загораживающий проход в тоннель, взорванный подвижной состав. В помощь метростроевцам было передано 1900 человек гражданского населения. Во время работ по разборки завалов сотрудники Метростроя, применяя накопленный ранее опыт, смогли на 3–4 суток раньше срока закончить восстановление тоннелей, чем была обеспечена возможность досрочно сдать всю линию Крымск — Новороссийск [12, с. 12].

С окончанием восстановительных работ в районе Туапсе, Новороссийска и Ворошиловграда тоннельно-восстановительный отряд метростроевцев перебрасывают в Крым. Там, в мае 1944 года, вслед за освобождением Севастополя войсками 4-го Украинского фронта, начались работы по реализации постановления Государственного Комитета Обороны «О восстановлении главной военно-морской базы Черноморского флота в г. Севастополе» [9]. Однако, для обеспечения скорейшего выполнения данного задания необходимо было восстановить железнодорожное сообщение с городом. В этой связи НКПС предписывалось в июне 1944 года восстановить железнодорожную ветку Инкерман — Балаклава, а к 15 июля закончить работы на одном из самых сложных участков на линии Бельбек — Севастополь, на котором противник при отступлении подорвал четыре тоннеля и один мост [10, с. 141; 13, с. 8].

Для восстановления разрушенных тоннелей был направлен, в том числе и отряд метростроителей, которые прибыли к месту работ в начале мая 1944 года. Совместно с 132 отдельным строительным батальоном и другими приданными подразделениями отряд приступил к восстановлению Сухарного железнодорожного тоннеля [5, с. 2].

Во время своего отступления противник взорвал тоннель в пяти местах, самой сложной, оказалось задача по устранению последствий взрыва у северного портала. На этом участке необходимо было заделать купол высотой в 25 метров, в отведенные сроки решить данную задачу было не возможно, к тому же на это бы ушло большое количество бетона. Однако во время обследования купола проходчики установили, что до вершины горы остался слой в 8–10 метров. Тогда было предложено вместо заделки купола бетоном вскрыть гору, укоротить тоннель, что в итоге и было сделано [1, с. 2]. Помимо работ на северном портале не менее успешно решались поставленные задачи на остальных участках тоннеля. Что привело к сдаче Сухарного железнодорожного тоннеля в эксплуатацию раньше срока [6, с. 2].

Общая сдача железнодорожного отрезка Бельбек — Севастополь произошла раньше установленного срока

на 24 дня, что обеспечивало досрочное восстановление и развитие важнейшего порта и главной военно-морской базы Черноморского флота [13, с. 6, 8].

Но не только на южных фронтах метростроителям приходилось доказывать своё мастерство в восстановлении железнодорожных тоннелей. Так, летом 1944 года в Литве, отступающий под натиском Красной Армии противник взрывает в четырех местах Каунасский тоннель.

Командование 3-го Белорусского фронта незамедлительно принимает решение о скорейшем вводе в строй данного тоннеля, и направляет на восстановительные работы 67 восстановительный железнодорожный батальон 1 железнодорожной бригады и 5 отдельный восстановительный железнодорожный батальон 26 отдельной железнодорожной бригады. В качестве инструкторов тоннельщиков, на помощь военным железнодорожникам были направлены сотрудники Метростроя [7, с. 1]. Начальником работ по восстановлению тоннеля был назначен командир 5 отдельного восстановительного железнодорожного батальона 26 отдельной железнодорожной бригады подполковник И.М. Мескин, главным инженером восстановительных работ главный инженер строительства № 32 Метростроя В.К. Федоров [14, с. 15, 29].

К восстановлению тоннеля приступили 23 августа 1944 года, работать приходилось в сложных условиях сыпучих грунтов, однако даже в этой ситуации восстановление шло с опережением графика. Так при разборе 3 и 4 завалов было вывезено 1~<174 м³ земли и уложено 547 м³ бетона. По откосу восточного портала было срезано 5~<052 м³ грунта, а при его возведении уложено 80 м³ бетона. В целом по тоннелю только за 10 дней сентября было вывезено 10~<312 м³ земли, разобрано 392 м³ кирпичной кладки, расчищено 1~<717 м³ земли и щебня, уложено 1~<126 м³ бетона и 25 м³ кирпичной кладки.

Таким образом, Каунасский двухпутный тоннель протяженностью 1~<200 м был восстановлен досрочно за месяц [4, с. 2]. Что дало возможность значительно увеличить пропускную способность головного железнодорожного участка Вильнюс — Каунас — Казлу Руда, так была получена возможность сквозного движения оперативных поездов по данному участку к линии фронта.

Осенью 1944 года советские войска выходят на Средне-Дунайскую низменность и правобережье Тисы. В целях бесперебойного железнодорожного сообщения фронта с тылом военный совет 4-го Украинского фронта поручает УВВР-8 восстановить железнодорожную линию Стрый — Мукачево. На данном участке железной дороги противником было взорвано 8 виадуков и 2 тоннеля. Разрушенные тоннели находились на железнодорожном отрезке Лавочное — Мукачево, для восстановления

данных объектов был направлен тоннельно-ремонтный восстановительный поезд № 1, на котором работали метростроевцы [15, с. 62].

Характер разрушений сделал процесс восстановления весьма трудоемким и сложным. Из-за отсутствия подъездов, особую сложность представляла доставка техники и стройматериалов к восстанавливаемым объектам. Весь лес для креплений, при восстановлении тоннелей, необходимо было заготавливать своими силами на месте.

На восстановлении самого протяженного перевального тоннеля, длиной 1800 м, работы вели широким фронтом, но делать это приходилось с сознательным увеличением трудоемкости работ. Так к расчистке и укреплению внутреннего завала тоннеля приступили одновременно с разбором завалов у его порталов. При этом горную породу начали складывать вдоль стен тоннеля, чтобы после расчистки выхода из него, расширить фронт погрузки грунта в вагонетки. Непосредственно от порталов вывозили до 1~<000 м³ горной породы в сутки. Когда входные завалы расчистили и укрепили разрушенную часть тоннеля, начали выемку грунта из внутренних завалов. Для сокращения срока расчистки продолжали разносить грунт вдоль стен в момент ухода дрезины

на разгрузку. Всего было вывезено от порталов 25 тыс. м³, а из внутренних завалов 13 тыс. м³ горной породы, укреплено деревянными креплениями около 200 м тоннеля.

В итоге в декабре 1944 года было открыто сквозное движение поездов через Карпатский перевал по линии Стрый — Мукачево. Так, 24 декабря 1944 года в Мукачево прибыл первый поезд из Стрыя, где ему была устроена торжественная встреча [2, с. 78].

Подводя итог можно сказать, что сотрудники Метростроя внесли существенный вклад в восстановление разрушенного войной железнодорожного хозяйства в целом, и железнодорожных тоннелей в частности. На втором этапе Великой Отечественной войны метрополитеневцы, выполняя поставленные Государственным Комитетом Обороны и командованием фронтов задачи, следовали за наступающими частями Красной Армии, с целью скорейшего открытия железнодорожного сообщения на освобожденных от врага территориях. Что обеспечивало не только надежные коммуникации для перевозки необходимых фронту воинских грузов, позволяющих успешно реализовывать наступательные действия советских войск, но и способствовало скорейшему восстановлению народного хозяйства освобожденных районов страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гарин С. Тоннель // Гудок. 1945. 31 окт.
2. Железнодорожные войска России. Кн. 3. На фронтах Великой Отечественной войны: 1941–1945 / Н. Л. Волконский и др.; под ред. Г. И. Когатько [Электронный ресурс] // История государства: [сайт]. URL: <https://statehistory.ru/books/ZHeleznodorozhnye-voyska-Rossii/> (дата обращения: 13.04.2019).
3. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза / Н. Е. Аксененко и др.; под ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина. Т. 2: 1917–1945 гг. СПб., 1997. 416 с.
4. Катаманян Б. Поезда пошли на запад // Ударник метростроя. 1945. 7 нояб.
5. Коврижко Д. Под Севастополем // Ударник метростроя. 1945. 7 нояб.
6. Мальвина В. Москва, Ленинград, Севастополь // Ударник метростроя. 1944. 30 июля.
7. Награждение метростроевцев — восстановителей // Ударник метростроя. 1944. 24 сент.
8. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 31. [Электронный ресурс] // Документы советской эпохи: [сайт]. URL: <http://sovdoc.rusarchives.ru/#showunit&id=371433> (дата обращения: 28.04.2019).
9. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 324. [Электронный ресурс] // Документы советской эпохи: [сайт]. URL: <http://sovdoc.rusarchives.ru/#showunit&id=381004> (дата обращения: 28.04.2019).
10. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 343. [Электронный ресурс] // Документы советской эпохи: [сайт]. URL: <http://sovdoc.rusarchives.ru/#showunit&id=379794> (дата обращения: 28.04.2019).
11. Харламова Ю. Советские железнодорожники в битве за Кавказ. Часть 2 [Электронный ресурс] // Конт: [сайт]. URL: <https://cont.ws/@kharlamova/465346> (дата обращения: 13.04.2019).
12. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686044. Ед. хранения 824. [Электронный ресурс] // Подвиг народа: [сайт]. URL: <http://podvignaroda.ru/?id=18399696&tab=navDetailDocument> (дата обращения: 03.04.2019).
13. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686044. Ед. хранения 4275. [Электронный ресурс] // Подвиг народа: [сайт]. URL: <http://podvignaroda.ru/?id=22380112&tab=navDetailDocument> (дата обращения: 03.04.2019).
14. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Ед. хранения 1569. [Электронный ресурс] // Подвиг народа: [сайт]. URL: <http://podvignaroda.ru/?id=31911710&tab=navDetailDocument> (дата обращения: 03.04.2019).
15. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Ед. хранения 2617. [Электронный ресурс] // Подвиг народа: [сайт]. URL: <http://podvignaroda.ru/?id=31637947&tab=navDetailDocument> (дата обращения: 03.04.2019).