

К вопросу об эксплуатации и управлении железными дорогами Польской Республики в 1944 – 1945 гг.

Нога Маргарита Сергеевна

Аспирант

Донецкий национальный университет, Исторический факультет, Кафедра международных отношений и внешней политики, Донецк, Россия

E-mail: rita.noga.93@mail.ru

В конце июля 1944 г. Государственным комитетом обороны было принято решение о взятии под контроль работы железных дорог на территории освобождаемой Польши и назначении советским военным командованием военных комендантов на железнодорожных станциях [1].

31 июля был принят проект постановления «О порядке и плане перешивки на широкую колею железных дорог в районе действий Красной армии на территории Польши и Восточной Пруссии», представленный Оперативным бюро на утверждение председателя ГКО. Согласно данному документу с целью успешного осуществления воинских перевозок из 14 тыс. км общей протяженности железнодорожной сети Польши надлежало перешить на широкую колею 4018 км, а также 650 км на территории Восточной Пруссии. Работы по восстановлению железнодорожных линий и мостов были возложены на Управления военно-восстановительных работ НКПС № 1,3,4,7,9, 20. Металл, мостовые конструкции, аппаратура связи, оборудование водоснабжения и прочие материалы должны были поступать из двух источников - продукция советской промышленности и трофейные материалы, захваченные у противника. Из ресурсов НКПС было предусмотрено выделить необходимый для ведения восстановительных работ автотранспорт, а также все необходимое для вещевого и продовольственного снабжения личного состава спец. формирований НКПС, которые были заняты в восстановительных работах и насчитывали несколько тысяч человек. В числе прочего, НКПС обязали по мере необходимости перебросить в Польшу имевшиеся в наличии 400 паровозов и 12 тыс. вагонов западноевропейской колеи с целью их использования на участках железных дорог, перешивка которых не была предусмотрена постановлением [2].

В начале октября 1944 г. ГКО было принято решение о порядке эксплуатации и управления железными дорогами Польши на время войны. Постановлением было закреплено, что польские железные дороги должны были находиться в ведении Отдела путей сообщения Польского комитета национального освобождения. С целью обеспечения бесперебойности воинских перевозок, при соответствующих подразделениях Отдела путей сообщения должны были быть учреждены должности уполномоченных Центрального управления военных сообщений Красной армии и комендантов на железнодорожных узлах и крупных станциях.

В числе прочего, в документе было указано, что во изменение постановления от 31 июля о перешивке на широкую колею 4 тыс. км железных дорог, советской военной администрации надлежало ограничиться уже произведенной перешивкой 1,6 тыс. км до Вислы. В случае необходимости дальнейшей перешивки железнодорожных путей на широкую колею уполномоченным руководителям органов государственной власти надлежало внести данный вопрос на рассмотрение ГКО [3].

В конце января 1945 г. ГКО было принято решение о частичной перешивке восстанавливаемых двухпутных железных дорог на территории Польши и Германии общей протяженностью 1269 км. Следует отметить, что на участке 1-го Белорусского фронта должен

был быть перешит железнодорожный участок на 2 пути общей протяженностью 299 км [4]. 1 февраля в данное постановление были внесены изменения в части участка железной дороги, который должен был быть перешит на территории, занятой 2-м Белорусским фронтом [5].

В конце февраля 1945 г. постановлением ГКО были определены временные западная и северная границы Польской Республики вплоть до их окончательного определения на мирной конференции, которая должна была состояться по окончании войны. На основании этого документа польские границы расширялись на западе до рек Одра и Лужицкая Ниса, а на севере Польша получала значительные территориальные приращения за счет территории Восточной Пруссии [6].

21 февраля ГКО постановил организовать Центральное военно-эксплуатационное управление при НКПС, а также ЦУП ВОСО при 1-м Украинском, 1-м и 2-м Белорусских фронтах, действовавших на территории Польской Республики и на территории Германии, которая предварительно была передана Польше. Данные подразделения, в числе прочего, должны были обеспечивать обслуживание железнодорожных участков с широким привлечением к работе железнодорожников из числа местного населения, обеспечивать работу железных дорог топливом из местных ресурсов, организовывать ремонт подвижного состава, обеспечивать железные дороги необходимыми материалами, оборудованием и предметами материально-технического снабжения [7].

В течение 1944 - 1945 гг. силами УВВР НКПС №20, которое действовало в пределах 1-го Белорусского фронта, были перешиты на широкую колею и восстановлены однопутные и двухпутные железнодорожные участки общей протяженностью 5184 км в однопутном исчислении. Следует отметить, что часть восстанавливавшихся и перешивавшихся участков находились на территории Воссоединенных земель и на территориях советских Украины и Белоруссии [8]. Также силами УВВР производились восстановление и создание необходимых железнодорожных коммуникаций, восстановление и перешивка железнодорожных мостов.

В начале июля 1945 г. ГКО постановил с 1 августа передать управление всеми железными дорогами Польши Министерству путей сообщения Польской Республики и заключить соответствующее соглашение с польским правительством.

Восстановление и перешивка на широкую колею железных дорог Польши являлись естественной необходимостью в деле обеспечения победы СССР на советско-германском фронте и предотвращения успеха возможной военной агрессии в отношении государств Восточной Европы. Как управление, так и эксплуатация железных дорог Польской Республики в 1944-1945 гг. производились посредством тесной кооперации советских и польских военных и гражданских органов государственного управления с использованием людских, технических и материальных ресурсов каждой из сторон. К сожалению, на современном этапе не представляется возможным установить общую протяженность железных дорог, которые были восстановлены на территории Польши.

Источники и литература

- 1) РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 284. Л. 167–168
- 2) РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 364. Л. 203–208
- 3) РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 310. Л. 1–5
- 4) РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 360. Л. 120–121
- 5) РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 365. Л. 104
- 6) В штабах Победы. 1941-1945: Док. в 5 кн. Кн. 5. 1945. «Добить фашистского зверя». — М.: Науч.-полит. кн., 2020. — С. 136 – 138

- 7) РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 373. Л. 7–10
- 8) Документы и материалы по истории советско-польских отношений. Т. VIII. Январь 1944 г.-декабрь 1945 г. / Ин-т славяноведения и балканистики АН СССР, Ин-т социалистических стран Польской АН; Отв. ред. И.А. Хренов, В.Т. Ковальский. — М.: Наука, 1974. — С. 601 - 606