

## З ІСТОРІЇ ВІДБУДОВИ МОСТІВ, ШТУЧНИХ СПОРУД НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ 1943–1948 рр.

*У статті автор узагальнює окремі аспекти відбудови важливої складової залізничної мережі України — мостів, тунелів, інших штучних споруд, які суттєво впливають на повноцінну роботу будь-якого транспорту, тим паче залізничного.*

**Ключові слова:** відбудова, військові операції, залізниця, мости, штучні споруди, робітники, спеціальні військові частини.

Історія Другої світової війни займає чільне місце у вітчизняній і зарубіжній історіографії. На перший погляд складається враження, ця тема всебічно вивчена. Однак, з багатьох питань відсутні узагальнюючі праці. До певної міри це стосується й історії залізничного транспорту України й такого її аспекту — як відбудова мостів і штучних споруд, без яких залізниця не в змозі повноцінно здійснювати перевезення. Це пояснюється низкою обставин. По-перше, переважна більшість річок в республіці течуть з півночі на південь. Так, на Дніпрі, від Києва до Херсона було 15 залізничних мостів, на Десні — 7<sup>1</sup>. Харківську область перетинали течії 11 річок, через які пролягали залізничні мости у 30000 погонних метрів. Зі згаданої кількості пошкоджено, було зруйновано і знищено під час німецько-румунської окупації та військових дій 1941–1943 рр. 24000 погонних метрів, у тому числі різні мости через р. Сіверський Донець, Мжу, Оскол, Уділ, Харків, Орель та інші водні артерії<sup>2</sup>. По-друге, частина території західноукраїнських областей розташована в гірській місцевості, на якій без мостів, віадуків і тунелів рух транспорту неможливий. Колишній нарком шляхів сполучення СРСР, І. Ковальов стверджує: «Залізничні шляхи через Карпатський перевал проходили через гірсько-лісисту місцевість»<sup>3</sup>. Усі 8 місцевих віадуків (загальною протяжністю 1180 метрів, висотою 30–48 м, на кривих радіусом 250–400 м та схилах 22–25 %, два з 4 тунелів (довжиною 490–1800 м) 17 середніх і великих мостів довжиною 727 погонних метри на момент звільнення перебували в руїнах<sup>4</sup>. Упродовж 1944–1945 рр., на Львівській залізниці вже вдалося відновити 588 мостів, 89 труб, 4 тунелі, 9 шляхопроводів, 202 будівлі<sup>5</sup>.

Опубліковані факти й ті, що є в архівних джерелах, спонукають істориків транспорту до певних узагальнень.

Джерелами для вивчення проблеми є праці І. Ковальова<sup>6</sup>, Г. Куманьова<sup>7</sup>, Ю. Д'якова<sup>8</sup>, М. Данилюка, М. Панчука<sup>9</sup> та інші. З цієї теми майже відсутні узагальнюючі публікації за винятком розвідок наукового співробітника Меморіального комплексу «Музей історії Великої Вітчизняної війни 1941–1945 рр.» Т. Іонової<sup>10</sup> і автора даної публікації<sup>11</sup>.

На час визволення від окупантів на Північно-Донецькій, Південно-Донецькій, Південній, Сталінській і Південно-Західній залізницях експлуатаційна довжина шляхів становила 10844 км, було зруйновано гітлерівськими окупантами 9203 км, (80,3%). Від знищено й спалено 2087 залізничних мостів, що становить 80,0% загальної кількості<sup>12</sup>.

На Північно-Донецькій магістралі до 1 жовтня 1943 р. відбудували 6 великих мостів, 14 труб і один тунель. Загальна протяжність відбудованих штучних споруд сягала 5886 погонних метрів<sup>13</sup>, а станом на 1 грудня 1943 р. на Північно-Донецькій дорозі налічувалося 793 мостів з яких середніх — 94, великих — 35, а також труб — 552. Окупанти зруйнували 676 мостів, (малих — 552, середніх — 83, великих — 35). На той час встигли відновити 304 малих, 25 великих, 13 середніх мостів<sup>14</sup>.

На Південно-Донецькій залізниці було зруйновано 28 мостів, з яких, станом на 1 жовтня 1943 р. відбудовано 10 загальною протяжністю 454,9 погонних метрів<sup>15</sup>.

Коли розпочали відновлення мостів через річки Лугань і Північний Донець, на Луганському підприємстві ім. Жовтневої революції укомплектували мостопоїзд в кількості 780 робітників і виготовили мостові конструкції. Допомогу надали воїни-залізничники під керівництвом Г. Богарнікова. Міст через Північний Донець звели за 20 діб. Своїми силами залізничники відремонтували шість мостів на ділянці Куп'янськ–Рубіжне<sup>16</sup>.

Стримував пропуск поїздів на фронт зруйнований міст на перегоні Сватово–Гончарівка. Залізничники працювали на його відбудові без перерви вдень і вночі і за 12 діб відновили<sup>17</sup>. Це дало змогу розпочати інтенсивний рух поїздів у напрямі Лисичанська.

Окупанти зруйнували великі мости через Дніпро, відбудову яких вели залізничні війська й спеціальні формування НКШС, а потім цивільні залізничники. На це націлювала постанова ДКО від 26 травня 1943 р. «Про відновлення залізничних доріг у звільнених районах». НКШС наказом від 18 червня 1943 р. реорганізував мостопоїзди № 1 і № 2 у мостобудівні загони. Очолили їх досвідчені фахівці — К. Кузнецов, І. Беренбойм та І. Цюрупа. Щоб покрити брак матеріалів, вдалися до зняття конструкцій з 12 мостів на тилових колях, якими мало користувалися і направили їх на відбудову мостів на Дніпрі<sup>18</sup>.

Також було збільшено чисельність особового складу залізничних військ, яким додали техніки, матеріалів і готових конструкцій. За кожною частиною й спеціальними військовими формуваннями НКШС закріпили мостовий перехід. Партійні органи відмобілізували на відбудову кожного моста більше понад 3 тис. чол. місцевого населення<sup>19</sup>.

У районі Дніпропетровська мости поновлювалися в два етапи. Спочатку спорудили наплавний, потім висоководний тимчасові мости на обході. Для виконання робіт прибув спеціальний пантонно-мостовий полк з тилових районів<sup>20</sup>. Разом із залізничниками побудували естакаду завдовжки 156 метрів. Сам перехід зводили 8 діб, укладаючи щодоби по 105 метрів<sup>21</sup>.

Одночасно велось будівництво висоководного мосту, для чого забили 1088 палів, встановили 192 пролітні конструкції вагою чотири тони кожна, змонтували 33 проміжних конструкції по 20–35 тонн, звели дві естакади довжиною понад 200 метрів. Роботи проводилися з 1 листопада до 10 грудня 1943 р.<sup>22</sup> Складнощі з його експлуатацією виникли навесні 1944 р., під час льодоходу, коли зусиллями особового складу трьох батальйонів, цілодобово, будували льодорізи і відновили пошкоджені мостові конструкції<sup>23</sup>.

Відновлення штучних споруд відбувалося за умов продовження масштабних бойових дій, які вимагали матеріального забезпечення. Так, на Лютізькому плацдармі пропускних можливостей залізничних ліній не вистачало. На станції Бахмач накопичилося 687 вагонів з вантажем для військ 1-го Українського фронту. Довелося прокладати колонні шляхи, споруджувати мости з настилом нижче рівня води<sup>24</sup>.

ДКО, Уряд, НКШС, органи влади республіки приділяли відновленню мостів підвищену увагу, щоб вийти на заплановані темпи відбудови. Так, ДКО постановою від 7 жовтня 1943 р. «Про підготовку до відбудови мостів через Дніпро» зобов'язав НКШС відновити їх у визволених районах Києва, Черкас, Дніпропетровська і Запоріжжя. На це відводили 40 діб<sup>25</sup>.

Щоб прискорити надходження вантажів на фронт, військове керівництво, органи влади на місцях вирішили будувати тимчасові залізничні мости через р. Дніпро в Києві, Кременчука, Дніпропетровську<sup>26</sup>. Так, під час проведення наступальної операції в районі Києва на Букринському плацдармі 2 тис. добровольців з місцевого населення разом із залізничниками за 11 діб звели міст довжиною 700 метрів<sup>27</sup>. У Києві було два великих залізничних мости через Дніпро — Подільський і Дарницький. Важливість останнього лише зросла в умовах війни, оскільки однойменна станція залишалася основною базою фронтових комунікацій, через яку проходив великий потік вантажів. Тому пілоти Люфтваффе їх посилено

бомбардували<sup>28</sup>. Для нарощування темпів наступу військ 1-го Українського фронту на території Правобережжя велике значення мало будівництво 1059 метрового мосту в районі станції Дарниця поблизу Києва. Військова рада встановила термін його введення в дію — 20 діб. Роботи велися цілодобово і досягли кульмінації на початок наступу на Київ 3 листопада 1943 р. 19 листопада його завершили споруджувати<sup>29</sup>. На це пішло 13 діб<sup>30</sup>. Будівельники забили 1092 палі, встановили металеві конструкції загальною вагою 800 тонн. Керували роботами начальник П. Кабанов і головний інженер Г. Зінгоренко<sup>31</sup>. Високі темпи ведення були обумовлені підвищеною потребою у свіжих танкових резервах. Тому командуєчий фронтом генерал М. Ватутін просив прискорити роботи<sup>32</sup>. Відтак доречною є думка про те, що в руках мостобудівників по суті перебували ключі від успішного завершення Київської оборонної операції»<sup>33</sup>.

Одночасно з будівництвом низьководних мостових переправ залізничники розпочали відновлення висоководних мостів. Так, у районі Києва міст довжиною 1578 м розпочали зводити 15 грудня 1943 р. і завершили 20 лютого 1944 р. Побудували його за 60 діб<sup>34</sup>.

Загалом, за допомогою спеціальних будівельних формувань НКШС на київському відділенні Південно-Західної залізниці до 15 січня 1944 р. було споруджено 37 великих і малих мостів<sup>35</sup>.

Міст у районі Кременчука зводили залізничні війська 2-го Українського фронту. Тимчасово для перевезень пристосували низьководний мостовий перехід. За 17 днів після його введення на правий берег Дніпра пройшло 2 тис. вагонів з боєприпасами та військовою технікою, що надало змогу радянським військам утримувати правобережний плацдарм в районі Знамянки і Користовки, а згодом перейти в наступ і звільнити м. Кіровоград. Тимчасовий залізничний міст 900 метрів був зведений на обході старого, зруйнованого. Середньодобові темпи відбудови сягали 30 погонних метрів на добу<sup>36</sup>. Будували військовослужбовці мостозагону № 1, мостопоїзду № 10. Вони відсипали 20 тис. кубометрів ґрунту, забили понад 700 палей, поставили 38 пролітних конструкцій загальною вагою 1250 тонн. На роботи витратили 52 тис. людино-годин замість 68,7 тис. за діючими нормативами збудували міст за 37 діб<sup>37</sup>.

У районі м. Дніпропетровська з 25 квітня 1943 р. УБВР 3-го Українського фронту впродовж 7,5 діб, побудувало залізничну понтонну переправу, яка відіграла важливу роль в забезпеченні військ, що розширяли плацдарм на правому березі Дніпра<sup>38</sup>. З 14 листопада до 11 грудня 1943 р. мостом пройшло 247 поїздів (12266 вагонів) з вантажем для військ<sup>39</sup>. У міру того, як розгорталися роботи, для надійності мостових конструкцій управління Сталінської магістралі спільно з Дніпропетровським інс-

титутом інженерів залізничного транспорту створили мостові випробувальні станції у складі: начальника, з місячною посадовим окладом 1400 руб.; ст. інженерів (2 особи) відповідно — 1 тис. рублів; інженерів (3 особи) 800 руб.; ст. техніків (2 особи) 600 руб.<sup>40</sup>

На початку 1944 р. ДКО зобов'язав НКШС, а останній своїм наказом від 26 лютого 1944 р. доручив управлінням залізниць розгорнути відновлювальні роботи на 37 великих мостах, з яких на річках України: Сіверський Донець — 5, Дніпро — 5, Десна — 4, Сож — 3 Прип'ять — 2, Березина — 1<sup>41</sup>. Перелік мостових переходів, на яких роботи здійснювалися в першу чергу. Роботи на Дніпрі розпочали з видалення пошкоджених конструкцій мостів<sup>42</sup>:

Дорога	Мости	Довжина мосту
Сталінська	Кондрашівський	227 м
	Запоріжжя (старий Дніпро)	370 м
	Запоріжжя (новий Дніпро)	738,4 м
	у Дніпропетровську	1524 м
	у Дніпропетровську	1383 м
	Кременчуку	1003 м
	Черкасах	1075 м
	Дарницький	1095 м
Південно-Західна	у Каневі	—
	на р. Десні	—
	у Чернігові	556 м

У Запоріжжі ворог зруйнував два мости. Тимчасовий міст було зведено нижче за течією, відсипавши більше 500 тис. кубометрів полотна. Побудували ще два мости через Новий і Старий Дніпро завдовжки 1886 метрів, шість середніх мостів, 14 кілометрів дороги. Експлуатували їх до 1952 р., коли замінили капітальними<sup>43</sup>.

Навесні 1944 р. відновлювалися мости на звільнених територіях Правобережної України. Складність ситуації полягала в тому, що підвезення матеріалів ускладнювалося весняною неогодою, а фронт потребував термінових поповнень. Навіть з огляду на це на лінії Водолій — Колосівка міст через р. Інгул побудували за три тижні й 4 травня поїзди рушили у напрямку фронту. Для наведення інших мостів через ріки Інгул і Південний Буг використали понтони, які доставили по воді з містами Дніпропетровська і Запоріжжя через Дніпро-Бузький лиман, за 500 кілометрів<sup>44</sup>.

На лінії Цвітково–Христинівка–Вапнярка зруйнований міст на станції Губник висотою 12 і довжиною 250 метрів відновили у термін з кінця березня до 8 квітня. Відтак поїзди рушили в напрямку Вапнярки, Жмеринки, Могилів-Подільського<sup>45</sup>.

Наприкінці 1944 р. ДКО ухвалив постанову «Про відновлення залізничних шляхів через Карпатський перевал». Планували відкрити залізничний рух між станціями Львів–Стрий–Мукачеве–Чоп–Шаторальяцейхель, Львів–Перемишль–Загуж–Бановце–Михаляни, а також відновити висаджений у повітря міст через Тису неподалік станції Чоп. Таким чином відновити рух поїздів у напрямку Чоп–Дебрецен<sup>46</sup>. На Карпатській гірській ділянці в районі станції Лавочного працювала 45-а залізнична бригада. Солдати працювали без необхідної техніки під дощульним дощем по 16–20 годин на добу. Завдяки самовідданим зусиллям залізничних бригад за один місяць було відновлено 150 км залізниці, зведено 3 великих, 18 середніх, 24 малих мости, 6 віадуків, 2 тунелі<sup>47</sup>. Як наслідок, карпатськими коліями пішли військові ешелони на південний захід.

Рух відновили тимчасово встановленою колією Стрий–Мукачеве. На цій ділянці необхідно було відбудувати три тунелі, з яких на території УРСР перебували два загальною довжиною 800 метрів. На іншій ділянці Коломия–Делятин–Рахів тимчасовий рух поїздів відкрили 3 травня 1945 р. трьома тунелями<sup>48</sup>.

Таким чином, через відбудовані мости й штучні споруди на значній частині шляхів західноукраїнських областей вдалося поновити рух поїздів, а відтак ці території й транспортні артерії були використані для перебазування військ, техніки під час проведення наступальних операцій, а потім і в європейських державах. Одразу по завершенню війни залізничні шляхи стали вагомою частиною економічної інфраструктури цих регіонів та всієї України. Однак остаточне завершення всіх відновлювальних робіт на об'єктах залізничного транспорту, пошкоджених у роки Другої світової війни, відбулося у 1948 р., зокрема у Карпатах, на багатьох ділянках ще не ходили поїзди<sup>49</sup>. У 1948 р. розпочалося відновлення залізничної колії на напрямку Самбір–Сянок–Ужгород із реконструкцією тунелів та віадуків та приведення їх до вимог стандартів залізничної колії колишнього СРСР<sup>50</sup>.

Довелося повторно реконструювати і вже збудовані мости воєнного часу на інших магістралях України. Так, Міністерство шляхів сполучення 16 вересня 1946 р. зобов'язало провести огляд штучних споруд Південно-Західної дороги. Інспекції піддали 163 дерев'яні мости. Було встановлено, що 13 з них перебувало в незадовільному стані, тому на 9 з них швидкість поїздів не перевищувала 15 км на годину, ще на чотирьох — відповідно 25 км<sup>51</sup>.

Таким чином, завдяки надзвичайним формам організації праці, спеціальні військові формування, залізничники та місцеве населення відновили основні залізничні мости в стислі терміни. Відтак залізнична мережа республіки отримала можливість функціонувати в умовах війни, а залізничники — виконувати замовлення військових та органів влади на місцях у процесі відбудови.

---

<sup>1</sup> Центральний державний архів громадських об'єднань України (*далі* — ЦДАГО України). — Ф. 1, оп. 77, спр. 12, арк. 4–5.

<sup>2</sup> Там само. — Спр. 32, арк. 21.

<sup>3</sup> *Ковалев І.В.* Транспорт Великой Отечественной войне (1941–1945). — М., 1981. — С. 559.

<sup>4</sup> Там само. — С. 359.

<sup>5</sup> Перша колія. До 150-річчя Львівської залізниці. — Львів, 2011. — С. 184.

<sup>6</sup> *Ковалев І.В.* Назв. праця.

<sup>7</sup> *Куманев Г.А.* Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941–1945. — М., 1988.

<sup>8</sup> *Дьяков Ю.А.* Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941–1945 гг. — М., 1997.

<sup>9</sup> *Данилюк М., Панчук М.* На службі фронту і тилу. — К., 1974.

<sup>10</sup> *Іонова Т.Б.* Історія створення залізничних мостів через Дніпро в районі Києва у 1943–1944 рр. // Сторінки воєнної історії України. Зб. наук. ст. — К., 2005. — Вип. 9. — Ч. 3.

<sup>11</sup> *Мазило І.В.* Залізничники на відбудові мостів через ріки України 1943–1944 рр. // Сторінки воєнної історії України. Зб. наук. ст. — К., 2006. — Вип. 10. — Ч. 2. — С. 362.

<sup>12</sup> ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 77, спр. 7, арк. 209.

<sup>13</sup> Там само. — Арк. 41.

<sup>14</sup> Там само. — Спр. 32, арк. 28.

<sup>15</sup> Там само. — Арк. 39.

<sup>16</sup> Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — М., 1985. — С. 258.

<sup>17</sup> Там само. — С. 259.

<sup>18</sup> Там само. — С. 261.

<sup>19</sup> Там само. — С. 265.

<sup>20</sup> Там само. — С. 266.

<sup>21</sup> Там само. — С. 267.

<sup>22</sup> Там само.

<sup>23</sup> Там само. — С. 280.

<sup>24</sup> *Ковалев І.В.* Назв. праця. — С. 268–269.

<sup>25</sup> *Іонова Т.Б.* Назв. праця. — С. 245.

<sup>26</sup> *Ковалев І.В.* Назв. праця. — С. 266.

<sup>27</sup> Там само. — С. 268.

<sup>28</sup> Железнодорожники... — С. 278.

<sup>29</sup> *Іонова Т.В.* Назв. праця. — С. 245.

<sup>30</sup> Там само. — С. 245.

- <sup>31</sup> Железнодорожники.... — С. 269.
- <sup>32</sup> Там само. — С. 252
- <sup>33</sup> Там само. — С. 252–253.
- <sup>34</sup> Ковалев І.В. Назв. праця. — С. 269.
- <sup>35</sup> Мазило І.В. Залізничники на відбудові мостів через ріки України 1943–1944 рр. — С. 362.
- <sup>36</sup> Ковалев І.В. Назв. праця. — С. 268.
- <sup>37</sup> Іонова Т.Б. Назв. праця. — С. 257.
- <sup>38</sup> Железнодорожники.... — С. 270.
- <sup>39</sup> Ковалев І.В. Назв. праця.. — С. 268
- <sup>40</sup> ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 77, спр. 33, арк. 93–94.
- <sup>41</sup> Там само. — Спр. 43, арк. 1.
- <sup>42</sup> Там само. — Спр. 43, арк. 4.
- <sup>43</sup> Железнодорожники.... — С. 271.
- <sup>44</sup> Там само. — С. 286.
- <sup>45</sup> Там само.
- <sup>46</sup> Перша колія.... — С. 183.
- <sup>47</sup> Мазило І.В. Відновлення роботи і розвиток залізничного транспорту в західно-українських областях 1944–1950 рр. // Воєнна історія Галичини та Закарпаття. — Львів, 2010. — С. 551.
- <sup>48</sup> Там само.
- <sup>49</sup> Перша колія.... — С. 188–189.
- <sup>50</sup> Там само. — С. 210.
- <sup>51</sup> ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 77, спр. 271, арк. 76.

*Статья посвящена рассмотрению отдельных аспектов восстановления мостов, искусственных сооружений на железнодорожном транспорте Украины.*

**Ключевые слова:** *восстановление, военные операции, железная дорога, мосты, искусственные сооружения.*

*The article deals with separate aspect of bridges restorin , artificial railway installations of Ukrain.*

**Keywords:** *restoring, military actions, railway, artificial installations.*