

МИР ПРИХОДИТ ПО РЕЛЬСАМ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОЙСКА НА СЛУЖБЕ ОТЕЧЕСТВУ



Олег Иванович Косенков

НАЧАЛЬНИК ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК,
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР

История Железнодорожных войск, которым 6 августа 2011 года исполнилось 160 лет, неразрывно связана с историей нашего государства, его вооруженных сил, железнодорожного транспорта России. На протяжении более чем полутора столетий военные железнодорожники внесли огромный вклад в укрепление обороноспособности страны и развитие ее транспортной инфраструктуры. Солдаты и офицеры Железнодорожных войск участвовали во всех войнах и вооруженных конфликтах, выпавших на долю России, в строительстве стратегических для государства железнодорожных магистралей, а также в ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф на железных дорогах страны.

Железнодорожные войска ведут отсчет своей истории с 6 августа 1851 года, когда император Николай I утвердил положение о составе управления Санкт-Петербурго-Московской железной дороги, в соответствии с которым были созданы первые специальные воинские формирования для охраны и эксплуатации железной дороги – 14 отдельных военно-рабочих, 2 кондукторские и 1 телеграфическая рота. В 1876 году приказом военного министра формируется первый в русской армии военно-железнодорожный батальон.

Боевое крещение Железнодорожные войска получили, участвуя в русско-турецкой войне 1877–1878 годов. В условиях боевых действий всего за 100 дней железнодорожными батальонами была построена железнодорожная линия Бендеры – Галац протяженностью 303 км и обеспечено непрерывное снабжение по ней войск. Бендеро-Галацкая железная дорога дала действующей русской армии ряд преимуществ – на 220 км сократила протяженность армейских путей снабжения, позволила пользоваться одновременно двумя железнодорожными линиями. После открытия пропускная способность дороги составила 7 пар поездов в сутки. За год по этой дороге перевезли 131,6 тыс. человек и около 8,5 млн пудов различ-

ных грузов. На Всемирной выставке в Париже в 1878 году линия была признана одним из выдающихся сооружений по скорости постройки.

В ходе 2-й Ахалтекинской экспедиции (1880–1881 годы) военные железнодорожники впервые в мире в условиях песчаной, безводной пустыни построили 217-верстную железную дорогу от Михайловского поста до Кызыл-Арвата, сыгравшую существенную роль в успешном окончании всей военной кампании. Железнодорожная магистраль способствовала серьезному укреплению позиций России в Закаспийском регионе.

В 1887 году по распоряжению императора Александра III был решен вопрос о строительстве Сибирской железной дороги. Последующие шаги России в регионе были направлены на создание необходимых условий для надежной защиты дальневосточных рубежей. В первую очередь эти меры сводились к уменьшению опасности вторжения Китая и Японии с юга, через ломаную, слабо защищенную границу на Амуре, и установлению своего рода буферной зоны по линии Владивосток – Муьден – Порт-Артур. Входившая в нее Маньчжурия обладала насыщенной продовольственной базой, подходящей для содержания в Приамурье достаточного количества войск. Возводимые здесь КВЖД, порт Дальний обрели стратегическое значение. Поэтому молодые дальневосточные железнодорожные батальоны – 1-й и 2-й Уссурийские, 1, 2, 3 и 4-й Заамурские – находились в постоянной готовности предупредить возможные нападения китайцев и японцев. Сведенные накануне русско-японской войны в две бригады, они обеспечили устойчивую провозную и пропускную способность великой Сибирской железной дороги.

Наряду с поддержанием постоянной боевой готовности уссурийцы и заамурцы принимали самое деятельное участие в строительстве и охране головного участка Транссиба – Уссурийской рельсовой линии, Кайдаловской соединительной ветви на Забайкальской дороге и КВЖД, восстановлении рельсовых путей в Китае при подавлении ихэтуаньского вооруженного восстания в 1900–1902 годах.

Во время Русско-японской войны 1904–1905 годов личным составом Железнодорожных войск выполнен огромный объем строительно-восстановительных и эксплуатационных работ, что позволило увеличить пропускную способность Транссибирской магистрали с 3 до 21 пары поездов в сутки.

О высоком уровне технического развития Железнодорожных войск в тот период свидетельствует и такой факт: в 1910 году здесь были сформированы первые автомобильные подразделения русской армии.

Первая мировая война убедительно показала решающее влияние железных дорог как на ход вооруженной борьбы, так и на исход войны в целом. В 1914–1917 годах военным железнодорожникам пришлось выполнять самые разнообразные работы: перешивать западноевропейскую колею, производить заградительные работы, строить железные дороги широкой колеи. Им довелось реконструировать дороги для увеличения их пропускной способности, перестраивать узкоколейные железные дороги на широкую колею, развивать узлы и станции в станции снабжения, оказывать техническую помощь тыловым железным дорогам по ремонту верхнего строения пути и подвижного состава. Именно Железнодорожными войсками были построены первые бронепоезда, сыгравшие заметную роль в отечественной военной истории. В целом в ходе Первой мировой войны военные железнодорожники построили около 300 км ширококолейных и до 4 тыс. км узкоколейных железных дорог, восстановили более 4,6 тыс. км верхнего строения пути и около 5 тыс. км телефонно-телеграфных линий железнодорожной связи.

В 20–30-е годы XX столетия части и соединения войск приняли самое активное участие в развитии транспортной сети страны, строительстве железнодорожных линий Орша – Лепель, Чернигов – Овруч, Москва – Донбасс, Гомель – Чернигов, Тула – Сухиничи, в восстановлении и строительстве железных дорог на Кавказе и в Средней Азии, Сибири и на Дальнем Востоке.

С первых дней Великой Отечественной войны военные железнодорожники выполняли боевые задачи по заграждению и техническому прикрытию железных дорог, а с нача-

лом контраступления наших войск под Москвой начали восстановительные работы. Всего за годы Великой Отечественной войны железнодорожными войсками совместно со спецформированиями НКПС было восстановлено и построено почти 120 тыс. км главных, вторых и станционных путей, более 15 тыс. искусственных сооружений, что позволило обеспечить невиданный в истории войн объем воинских перевозок – более 19,7 млн вагонов. Саперами Железнодорожных войск обезврежено и уничтожено более 2 млн мин и фугасов.

Железнодорожные части и соединения особенно отличились при обороне Москвы и Ленинграда, в битвах под Сталинградом и на Курской дуге, во время стратегических операций фронтов на Украине, в Белоруссии, Молдавии и Прибалтике, в странах Восточной Европы и Германии. По восстановленной военными железнодорожниками линии Кюстрин – Берлин 25 апреля 1945 года было открыто движение поездов в германскую столицу. Это тоже приблизило час Победы.

Участвуя в послевоенном восстановлении страны, войска сыграли значительную роль во вводе в строй действующих железнодорожных направлений: Москва – Донбасс, Москва – Кавказ, Москва – Львов, Москва – Брест, в реконструкции многих участков железных дорог Подмосковья, Украины, Белоруссии и Прибалтики.

Военные железнодорожники внесли значительный вклад в строительство крупнейших транспортных магистралей Кизел – Пермь, Усть-Каменогорск – Зыряновск, Тюмень – Сургут, Ивдель – Обь, Абакан – Тайшет, Трансмонгольской магистрали. Каждый девятый километр железных дорог в Советском Союзе был электрифицирован военными железнодорожниками.

Важнейшим этапом в истории войск стало участие их в строительстве Байкало-Амурской магистрали, где за период с 1974 по 1989 год личным составом уложено около 1,5 тыс. км главного пути, выполнено 220 млн куб. м земляных работ, построено 1227 мостов и искусственных сооружений. Главными результатами деятельности железнодорожных частей и соединений на всех послевоенных стройках стал рост их боевой и мобилизационной готовности, приобретение личным составом бесценного опыта выполнения значительных объемов строительного-монтажных работ в сложных природно-климатических условиях.

Железнодорожные войска, как высокомобильные и хорошо подготовленные формирования, неоднократно привлекались к ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф на железных дорогах и всегда в полном объеме решали поставленные задачи. Так, после аварии на Чернобыльской АЭС воины-железнодорожники в кратчайшие сроки построили подъездные пути, что позволило строителям более быстрыми темпами возвести над аварийным энергоблоком станции саркофаг. После землетрясения в Армении подразделения войск уже через три дня восстановили железнодорожные перегоны, обеспечив эвакуацию пострадавшего населения, доставку в район бедствия необходимой помощи.

Так же самоотверженно действовали военные железнодорожники при ликвидации последствий взрывов на станциях Арзамас-1, Свердловск-Сортировочный, наводнений в Серове и Бурятии, на Северном Кавказе.

21 марта 1989 года указом Президиума Верховного Совета СССР Железнодорожные войска были выведены из состава Вооруженных Сил СССР и затем переподчинены Министру транспортного строительства СССР.

С 1991 по 2005 год Железнодорожные войска входили в силовую компоненту государства, находясь вне численности Вооруженных Сил Российской Федерации. По историческим меркам это был небольшой по длительности, но богатый значимыми событиями в жизни войск период. Указом Президента Российской Федерации от 12 апреля 1992 года №392 Железнодорожные войска, дислоцирующиеся на территории России, были приняты под юрисдикцию Российской Федерации.

Проводимая в 1991–1995 годах радикальная реформа органов и структур власти в Российской Федерации, становление новых политических и экономических институтов, глубокие преобразования в социальной и политической сферах, а также реформа

российских вооруженных сил потребовали динамичных изменений и в Железнодорожных войсках России.

При этом важно было сохранить и развивать в новых экономических условиях традиции войск, накопленный личным составом военно-профессиональный опыт, систему подготовки военных кадров для решения задач, стоящих перед войсками.

В этот период был разработан и принят ряд важнейших документов, определивших статус, задачи и подчиненность войск. Наиболее важным из них является Положение о Железнодорожных войсках Российской Федерации, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 10 августа 1992 года №569-39. Положение определяло, что Железнодорожные войска Российской Федерации относятся к специальным войскам и предназначены для технического прикрытия, восстановления, разминирования и заграждения железных дорог, временной эксплуатации головных участков восстанавливаемых железнодорожных направлений в целях обеспечения боевой деятельности Вооруженных Сил Российской Федерации, а также строительства новых и повышения пропускной способности и развития существующих объектов транспортной сети Российской Федерации.

Спустя почти три года, 7 сентября 1995 года, увидел свет Указ Президента Российской Федерации «О Федеральной службе железнодорожных войск Российской Федерации». Начался новый этап в развитии Железнодорожных войск России – реорганизация Федерального управления железнодорожных войск при Министерстве путей сообщения в Федеральную службу железнодорожных войск Российской Федерации. Данная управленческая структура существовала до интеграции Железнодорожных войск в состав Вооруженных Сил Российской Федерации, которая состоялась в 2005 году.

Выполнение задач на реальных объектах железнодорожного транспорта продолжало оставаться одним из наиболее эффективных направлений специальной подготовки военных железнодорожников. В 1992 году Железнодорожные войска в интересах Министерства путей сообщения трудились на девяти железных дорогах, в том числе на строительстве вторых путей Волховстрой – Кошта, Рошино – Выборг, Сологубовка – Малукса, Вологда – Буй, Лоста – Паприха, Тюмень – Тобольск, Сероглазово – Верхний Баскунчак, Абакан – Тайшет, Волочаевка – Комсомольск, Иртышское – Кызыл-Ту, Баженово – Косулино. Кроме того, работы велись и на объектах других министерств и ведомств.

С 1992 по 1994 год введено в эксплуатацию 28 км новых линий, 44 км вторых путей, 18 км станционных путей, выполнено 153 км капитального ремонта путей, уложено 79 комплектов стрелочных переводов. В 1995 году введено в эксплуатацию 156 км путей различного назначения, электрифицировано 49 км, выполнено 3,5 млн кубометров земляных работ, уложено 162 км пути и 176 комплектов стрелочных переводов.

В 1996 году введено в эксплуатацию 157 км путей различного назначения, в том числе 21 км подъездных путей, выполнено 26 км среднего ремонта пути, капитально отремонтировано 110 км железнодорожных и трамвайных путей.

С большой благодарностью вспоминают труд военных железнодорожников, отремонтировавших трамвайные пути, жители городов-героев Москвы, Санкт-Петербурга, Волгограда, Смоленска, столицы Урала – Екатеринбурга, дальневосточных городов Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре, старинных русских городов Ярославля, Рязани, Коломны и ряда других.

Никогда не забудут о вкладе военных железнодорожников в строительство в 1997 году железной дороги Кизляр – Карлан-Юрт и жители Дагестана. Железнодорожные войска в установленные сроки и с высоким качеством выполнили порученные задачи по строительству новой железной дороги, обеспечив движение поездов из центральных районов России в Дагестан и транспортировку грузов в Азербайджан, Иран и далее до берегов Индийского океана. Ввод в эксплуатацию этой железной дороги расширил перспективы сотрудничества России с государствами Каспийского бассейна и Центральной Азии, освободил Дагестан от экономической и транспортной блокады со стороны «проблемной» в то время Чеченской Республики.

Участие военных железнодорожников в восстановлении железнодорожного движения в Северо-Кавказском регионе – особая строка в истории Железнодорожных войск России. В 1994–1996 годах военные железнодорожники восстановили более 24 км верхнего строения пути, 77 км линий связи, 67 км линий электроснабжения, 28 км линий автоблокировки, 11 искусственных сооружений общей длиной 300 м, 1519 куб. м земляного полотна.

13 августа 1999 года Железнодорожные войска вновь были привлечены к транспортному обеспечению контртеррористической операции – сначала в Дагестане, затем в Чечне. Военными железнодорожниками было восстановлено более 18 тыс. пог. м верхнего строения пути, десятки километров контактной сети, линий связи и электроснабжения, построено 1,4 км новых железнодорожных путей.

С 1999 по 2007 год на территории Чеченской Республики по временной схеме были восстановлены железнодорожные мосты через рр. Аксай, Большой Шаудон, Сунжу. За этот же период по капитальному варианту были восстановлены железнодорожные мосты через рр. Прорву, Аксай, двухпутный мост через Терек, однопутный мост через Белку, мосты через Сунжу, Большой Шаудон, Джалку, Аргун, а также мосты через суходолы на 171-м км и пикете ПК 61 + 60.

Среди значимых объектов Железнодорожных войск на рубеже веков нельзя не упомянуть капитальный ремонт подъездных путей к космодрому Плесецк, строительство подъездного пути к возводимому морскому порту АМО-ТООЗ на Таманском п-ове, сооружение подъездных путей горнорудного комбината «Ранова».

В ходе учений Железнодорожные войска всегда решали и сегодня решают многоплановые задачи. Это и совершенствование профессиональных навыков личного состава, и отработка конкретных планов действий в случае нештатных ситуаций на железных дорогах, и проверка новой техники, созданию которой в войсках всегда уделялось повышенное внимание. Так, в ходе опытно-исследовательского учения «Переход-93» в районе Ярославля прошли испытания пролетного строения СРП-«Модуль», опор на металлических винтовых сваях и оборудования для их погружения УЗС-10, а также мобильного складного копра МСК 2Х1250. Во время учения «Паром-94» был испытан фрагмент паромной переправы, сооруженный из имущества НЖМ-56 и подъемных опор новой конструкции на винтовых сваях. «Эстакада-95» дала возможность провести исследования по сооружению краткосрочного моста РЭМ-500 на винтовых опорах с использованием консольного крана СРК-20 ЛМ, а также отработать технологию установки пролетных строений длиной 33,6 м на ось моста с использованием плавучих опор из инвентарных конструкций.

Заметной вехой в новейшей истории Железнодорожных войск стало проведение на берегах Енисея близ Абакана крупнейшего военно-транспортного учения «Рубеж-2000». В ходе учения шла отработка взаимодействия военных железнодорожников и структурных подразделений Красноярской железной дороги при организации краткосрочного восстановления объекта в особых условиях, практическая подготовка руководства и специалистов в организации наводки наплавного железнодорожного моста НЖМ-56, устройства верхнего строения пути и проверка реальности сроков наведения наплавного моста.

Значимым событием в жизни Железнодорожных войск стало завершение разработки и испытание нового наплавного моста-ленты МЛЖ-ВТ, предназначенного для скоростной наводки совмещенных железнодорожных и автодорожных краткосрочных мостовых и паромных переправ через широкие и глубокие водные преграды на железных дорогах в период восстановления разрушенных капитальных мостов.

Государственные испытания нового железнодорожного моста-ленты МЛЖ-ВТ были проведены 14 июля 2005 года на Волге у Ярославля. По результатам испытаний Государственная комиссия рекомендовала принять на снабжение Вооруженных Сил Российской Федерации унифицированный мост-ленту МЛЖ-ВТ. Творческая мысль ученых, инженерный талант конструкторов, настойчивость руководителей в достижении поставленной цели, высокий профессионализм заводских коллективов позволили в тяжелых эконо-

мических условиях, переживаемых Россией, создать железнодорожный наплавной мост, не имеющий аналогов в мире.

Успешно служит военным железнодорожникам и созданная на рубеже веков такая новая техника, как подъемно-рихтовочная машина ПРМ-РМ, выправочно-рихтовочная машина ВПРМ-Г, плоская подъемная рамно-винтовая опора (РВО), сборно-разборный кран СРК-20М, мобильный складной копер МСК-1М, подвижный ремонтный комплекс ПРК-1, понтоновоз АНС-10 и АНС-10У-Т.

Мобильность, автономность и технические возможности Железнодорожных войск наглядно были продемонстрированы при выполнении гуманитарной миссии в Абхазии. Наземная техническая разведка железнодорожных станций, пути и искусственных сооружений выявила катастрофическое состояние Абхазской железной дороги. Все деревянные шпалы пришли в негодность, дефектность элементов скрепления составляла 80%. В июне – июле 2008 года военные железнодорожники восстановили железнодорожный участок Веселое – Очамчира протяженностью более 50 км. В ходе работ было восстановлено 9 малых и 2 больших моста, заменено 1,5 тыс. штук мостового бруса и более 10 тыс. шпал. Открытие движения на данном участке не только оживило экономическую деятельность молодой независимой республики, но и в начале проведения операции по принуждению Грузии к миру обеспечило своевременное и безопасное передвижение воинских эшелонов, боевое и специальное прикрытие которых осуществлялось специальным поездом Железнодорожных войск.

В последние годы Железнодорожные войска участвовали в учениях под руководством начальника Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации и специальном учении под руководством заместителя Министра обороны Российской Федерации генерала армии Д.В. Булгакова, в ходе которых выполнили все поставленные задачи.

В подготовке офицерских кадров для Железнодорожных войск выдающаяся заслуга принадлежит Военно-транспортному институту Железнодорожных войск и военных сообщений – филиалу федерального государственного образовательного учреждения профессионального образования «Военная академия тыла и транспорта имени генерала армии А.В. Хрулёва». Созданное в 1918 году учебное заведение за весь период своего существования подготовило около 40 тыс. высококвалифицированных офицеров; 19 выпускников института стали Героями Советского Союза и Социалистического Труда, 1 – Героем Российской Федерации. Институт, который дислоцируется в Санкт-Петербурге, сыграл заметную роль в подготовке офицеров для стран СНГ и 12 иностранных государств.

27 ноября 2010 года приказом Министра обороны Российской Федерации №1615 было утверждено Положение о Главном управлении начальника Железнодорожных войск. Согласно документу, Главное управление начальника ЖДВ предназначено для организации мероприятий по обеспечению реализации Министерством обороны полномочий в части технического прикрытия, восстановления, разминирования и заграждения участков (объектов) инфраструктуры железнодорожного транспорта Российской Федерации в зоне ответственности Вооруженных Сил, повышения ее живучести и пропускной способности, а также планирования наводки и эксплуатации наплавных железнодорожных мостов.

Основными задачами Главного управления Железнодорожных войск являются:

- планирование и организация применения ЖДВ, в том числе в части реализации полномочий Министерства обороны в отношении инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- организация и проведение мероприятий по строительству и развитию ЖДВ;
- организация поддержания боевой и мобилизационной готовности ЖДВ;
- организация и проведение мероприятий подготовки ЖДВ к выполнению возложенных на них задач;
- организация и проведение мероприятий обеспечения ЖДВ специальной техникой и СВМ;
- организация и руководство повседневной деятельностью ЖДВ.

Главная задача, безусловно, в том, чтобы качественно осуществить переход Железнодорожных войск к новому, перспективному облику, обеспечив их слаженную деятельность в новой, оптимизированной организационно-штатной структуре, переход от централизованного руководства соединениями и воинскими частями к окружному принципу управления.

Сегодня в рамках утвержденного Президентом России перспективного облика Вооруженных Сил РФ Железнодорожные войска являются составной частью сил, участвующих в обеспечении обороны страны. В ходе проводившегося реформирования был обеспечен высокий уровень боевой и мобилизационной готовности частей и соединений, усовершенствована система управления войсками, осуществлен переход на новую структуру материально-технического обеспечения.

В новом облике Железнодорожные войска достойно решают задачи по предназначению. Одним из важнейших для военных железнодорожников событий последнего времени стало участие в стратегическом учении «Центр-2011», в рамках которого проведено тактико-специальное учение по наведению наплавного железнодорожного моста из имущества НЖМ-56 через р. Енисей у Абакана на реальном объекте технического прикрытия.

В начале лета 2011 года прошло не совсем обычное тактико-специальное учение, в ходе которого военные железнодорожники восстановили движение по важнейшему для экономики Хакасии мосту через р. Абакан, приобрели уникальный опыт. После того как обрушились два его пролета, серьезно пострадала экономическая составляющая региона. Из-за нехватки сырья для алюминиевых заводов пришлось даже остановить одну из секций предприятия. Военные железнодорожники оперативно приступили к восстановлению переправы. Было принято решение поставить на обходе временный мост из двух комплектов РЭМ-500. Но поднявшийся почти на 3 м (вопреки предсказаниям синоптиков) мощный водяной поток снес мостовую конструкцию. А к тому времени было уже смонтировано и установлено более 150 м временного моста. Были предприняты меры для спасения мостовых конструкций при помощи тросов и техники. После чего отсыпали остров в районе обрушения двух пролетных строений моста и на его оси установили конструкции РЭМ-500. Чтобы сдерживать бурлящий поток реки, использовали в качестве заграждения обрушенные конструкции старого моста, а также железнодорожные вагоны, доверху наполненные горной породой и бетонными блоками. Течение было изменено.

На отвоеванной у воды территории была возведена более чем 5-метровая насыпь длиной почти 150 м. Затем в кратчайшие сроки военные железнодорожники произвели монтаж и соединение мостовых конструкций РЭМ-500, обеспечив пропускную способность железнодорожного транспорта через р. Абакан.

В 2011 году соединения, воинские части и подразделения Железнодорожных войск совершенствовали специальную и тактико-специальную подготовку в ходе выполнения задач по ремонту железнодорожных путей необщего пользования ветхих владельцев Министерства обороны Российской Федерации. Выполнены задачи по ремонту путей на 64 объектах в объеме 76,94 км, отремонтировано 43,05 км узкоколейных путей и 371 комплект стрелочных переводов по станции Калининград. Досрочно сданы в эксплуатацию подъездные пути к 5 объектам Министерства обороны Российской Федерации.

В соответствии с утвержденными Министром обороны Российской Федерации планами-графиками в 2011 году выполнялись задачи по обваловке объектов хранения боеприпасов на 5 арсеналах Главного ракетно-артиллерийского управления Министерства обороны Российской Федерации. Поставленные задачи выполнены в полном объеме. Всего в 2011 году выполнена обваловка 334 объектов хранения боеприпасов общим объемом 2,16 млн куб. м.

Специалистами батальонов механизации были опробованы новые способы и технологии выполнения сосредоточенных объемов земляных работ, в том числе с использованием 20-тонных автосамосвалов КамАЗ-6522 и экскаваторов повышенной производительности.

Основными задачами Железнодорожных войск в 2012 году являются:

- подготовка и участие в СКШУ «Кавказ-2012», в специальном учении с органами материально-технического обеспечения Южного военного округа, в рамках которого будет проведено тактико-специальное учение с двумя соединениями Железнодорожных войск Южного военного округа;
- выполнение учебно-практических задач на объектах Министерства обороны Российской Федерации;
- оснащение воинских частей Железнодорожных войск новыми образцами специальной техники.

Таким образом, Железнодорожные войска постоянно находятся в развитии, готовности выполнять задачи по штатному назначению.