

ББК ТЗ (4УКР55) 624 – 234

**РОЛЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У ПРОВЕДЕННІ  
БАРВІНКОВЕ-ЛОЗІВСЬКОЇ ОПЕРАЦІЇ***Ю. Ю. Буряк***АНОТАЦІЯ**

У статті висвітлюється роль залізничного транспорту України у забезпеченні проведення радянською армією Барвінкове-Лозівської операції, а також діяльність звільненої внаслідок просування військ дільниці Лозова – Шидловська Південно-Донецької магістралі взимку – навесні 1942 р.

**Ключові слова:** Схід України, Барвінкове-Лозівська операція, залізничний транспорт, ізолювана залізнична лінія.

Залізничний транспорт відігравав беззаперечно ключову роль у забезпеченні континентальних військових операцій періоду Другої світової війни, доставляючи військовим частинам необхідне озброєння, продовольство, а також здійснюючи передислокацію військ. Вміле використання маневрових можливостей вищезазначеного виду транспорту нерідко впливало на перебіг подій у військових операціях. Цю тезу підтверджує німецький полковник Г. Теске, який зазначав, що основними цілями транспорту у Другій світовій війні були: «Працювати швидше супротивника та бути у змозі перевезти більшу кількість людей і матеріалів, ніж супротивник» [1]. При цьому у лондонській газеті «Економіст» під час війни зазначалося: «Радянський Союз також залежить від своєї залізничної системи, як Британія від флоту. Транспортні проблеми і труднощі більшовиків подібні на ті труднощі, котрі ми, англійці, відчуваємо в галузі мореплавства, а саме: недостатній розвиток транспорту в довоєнні роки, несподівані втрати від ворожих дій, дефіцит рухомого складу, довгі залізничні магістралі й обмаль їх. До цього треба додати втрати транспорту в окупованих німцями областях і руйнування в прифронтовій смузі» [2]. З огляду на вищесказане, визначною була роль донецьких залізниць у забезпеченні військових операцій радянської армії на Сході України протягом вищевказаного періоду.

Хронологічні межі дослідження: грудень 1941 – травень 1942 рр., з початку підготовки до здійснення Барвінкове-Лозівської операції до весняного контрнаступу нацистської армії у Донбасі і повторної окупації лінії Лозова–Шидловська.

Окремих досліджень з цієї теми практично не проводилося. Лише автобіографічні монографії та статті А. А. Гречка, П. І. Румянцева, А. С. Клеміна висвітлюють підготовку та здійснення вищевказаного наступу РСЧА взимку 1942 р. [3]. Проте у кожній роботі лише уривчато зазначалося про роботу магістралей Сходу УРСР в умовах здійснення Барвінкове-Лозівської операції, адже основна увага фокусувалася на військовому аспекті. Отже, автор дослідження зазначає нагальність вивчення ролі транспорту у здійсненні наступу Південного та Південно-Західного фронтів радянської армії у січні і забезпеченні потреб армії протягом першої половини 1942 р. Включення до наукового обігу нових джерел, дотримання неупередженості та використання комплексу загальнонаукових і спеціально історичних методів у висвітленні цієї теми становить наукову новизну дослідження.

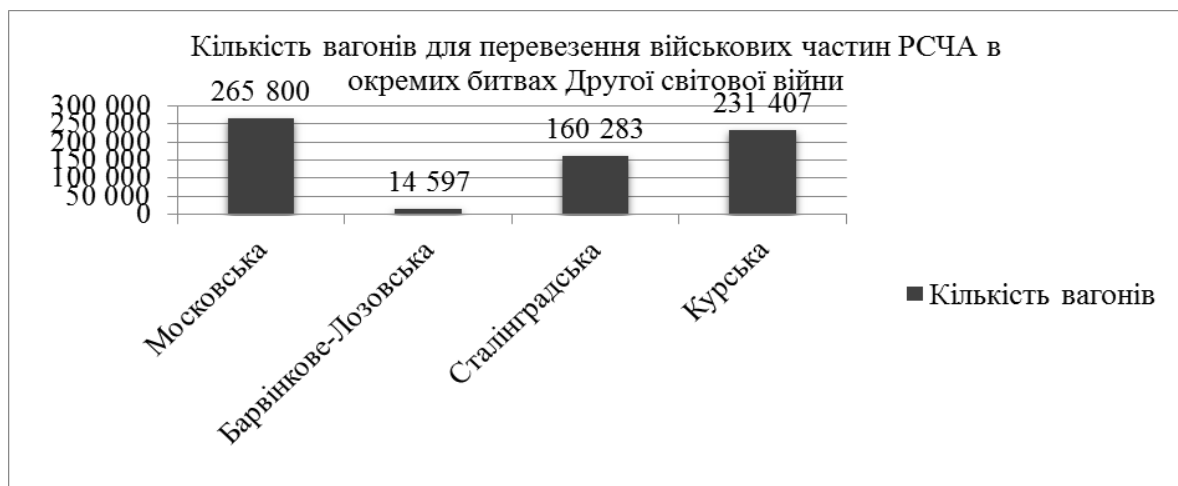
Мета роботи – створення неупередженого погляду на діяльність залізничного транспорту у районі здійснення Барвінкове-Лозівської операції та забезпечення потреб РСЧА наприкінці 1941 – першій половині 1942 рр., виявлення позитивних і негативних елементів у цій сфері. Для досягання поставленої мети автор спирався на матеріали, що

містяться у Секторі архівів Державного підприємства «Донецька залізниця» за вищезазначений період.

Наприкінці осені 1941 р. після запеклих боїв лінія фронту остаточно стабілізувалася на тривалий час уздовж річок Сіверський Дінець і Міус. Радянське керівництво почало планувати контрнаступ РСЧА. Для цього необхідно було швидко відновити пошкоджені лінії, адже ставилася під загрозу успішність запланованого наступу радянських військ. Через це 3 січня 1942 р. вийшла постанова Державного комітету оборони (ДКО) СРСР № 1095/С «Про відбудову залізниць», згідно з якою керівництво відбудовою залізниць було покладене на НКШС внаслідок великих обсягів відновлювальних робіт, а також через необхідність встановлення централізованого контролю за відбудовою магістралей СРСР. Відповідно до постанови, транспортному комісаріату було підпорядковане Головне управління військово-відновлювальних робіт (ГУВВР) на чолі з В. А. Головка (утворене у вересні 1941 р. [4]), а на фронтах були створені відповідні УВВР [5]. НКШС стали підпорядковуватися залізничні війська Управління військових сполучень (УПВІСП). ДКО встановив три черги відбудови. Роботи першої черги виконувалися услід за наступаючими військами головним чином силами залізничних військ ГУВВР. Роботи другої та частково третьої черг виконувало Центральне управління відновлювальних робіт (Цувідбуд) НКШС, якому підпорядковувалися управління будівельно-відновлювальними роботами (УБВР) на магістралях [6].

З кінця грудня 1941 р. Генштаб РСЧА почав розробляти Барвінкове-Лозівську операцію. Зокрема готувалася таємна операція з передислокації 57-ї армії, паралельно проводилися фальшиві оперативні перевезення з вказівкою у відкритому доступі інформації щодо станцій «вивантаження» військових частин і боєприпасів. Гітлерівці на третю добу фальшивих перевезень бомбардували зазначений у переговорах радянських залізничників вузол. Додатково взимку 1941–1942 рр. на вимогу УПВІСП були збудовані обходи станції Кіндрашівська для прискорення пропуску поїздів без заходу на цей залізничний вузол [7]. Підготовка до здійснення наступу почалася 1 січня 1942 р. і мала тривати до 12 січня 1942 р., проте затягнулася до 17 січня 1942 р. внаслідок нижче вказаних причин [8]. Протягом перших 12 днів залізничним транспортом були перевезені 37 та 9 армії з лівого на праве крило Південного фронту (командувач Р. Я. Малиновський), що простягався від Азовського моря до Ізюму (далі був Південно-Західний фронт (Ізюм–Вовчанськ–Липовське) на чолі з Ф. Я. Костенком). Також на праве крило Південного фронту 3 січня 1942 р. була передислокована 57 армія. Перевезення трьох вищевказаних армій виконувалося 270 поїздами. Прорив лінії фронту здійснювався відносно невеликими силами армії СРСР, що показано в діаграмі 1 [9].

Діаграма 1



У своїй роботі А. А. Гречко, як свідок, зазначає, що залізничні перевезення виконувалися у вкрай важких умовах (спостерігалися хуртовини тощо). Зокрема декілька днів станції Ровеньки, Щотове, Штерівка, з яких виконувалася передислокація 37-ї армії, були занесені снігом, тому цілодобово сотням залізничників довелося займатися снігоприбиранням. 3–4 січня 1942 р. перегін Ровеньки–Картушине був повністю заметений снігом і рух поїздів не відбувався на цій дільниці. Внаслідок систематичних нальотів німецької авіації блокувалася робота вузлових станцій Куп'янськ та Валуйки, через що також ускладнювалося сполучення зі станціями призначення [10]. Тому перевезення військових вантажів для здійснення операції затягнулося порівняно з планом і виконувалося протягом 2–17 січня 1942 р. [11]. Отже, з метою зриву наступу РСЧА інтенсивність атак люфтваффе на об'єкти Північно-Донецької магістралі, з якої забезпечувалося постачання наступаючих частин РСЧА, значно збільшилася в січні 1942 р. утричі порівняно з груднем 1941 р. (діаграма 2) [12].

Діаграма 2



Внаслідок перебоїв у сфері залізничних перевезень під час здійснення операції наступаючі радянські війська відчували дефіцит пального, боєприпасів та озброєнь, зокрема патронів, а також продовольства [13].

Попри все 18–31 січня 1942 р. силами Південно-Західного та Південного фронтів здійснювалася активна фаза Барвінкове-Лозівської операції, внаслідок якої РСЧА захопила широкий плацдарм на правому березі р. Сіверський Донець [14]. Слід зазначити, що під час наступу радянськими військами активно використовувалися 4 бронепоїзди. 22–24 січня 1942 р. була зайнята залізнична дільниця Харків – Лозова – Слов'янськ [15]. В результаті січневого наступу радянської армії були захоплені 8 ешелонів з військовими вантажами, а також сотні вагонів з матеріалами та обладнанням [16]. Було поставлено під загрозу залізничне сполучення між 1-ю танковою та 17-ю арміями вермахту [17]. З метою зриву операції 24 січня 1942 р. відбулася атака 5 груп літаків нацистів на станцію Куп'янськ, яка тривала 5 годин 50 хвилин. Внаслідок цього нальоту було скинуто 182 бомби і зруйновано 7 колій, розбито 52 вагони, 7 паровозів й пошкоджено водопостачання та зв'язок вузлу [18]. Масованим було бомбардування вищевказаного вузлу також 25 січня 1942 р. Наступного дня (26

січня) відбулася найбільш масштабна атака гітлерівської авіації на станцію Куп'янськ – 40 колій з 41 було зруйновано, виведено з ладу 13 паровозів та 639 вагонів, вбито 112, важко поранено 101 людину. Відновлення вузлу протягом доби виконувалося співробітниками та засобами відновлювального поїзду (ВП) станції Попасна (начальник Олексієнко). Завдяки вдалій організації праці збоку керівника ВП роботи було виконано упродовж 23 годин (26–27 січня) замість запланованих 3 днів [19]. Під час відбудови станції активно проявили себе майстер колії І. В. Мороз, інструментальник Н. Ф. Сагін (вони пізніше загинули під час виконання службових обов'язків), майстер підйомки рухомого складу І. Н. Бардан та інші [20]. Отже, Куп'янськ був ключовим розподільчим вузлом регіону у вищевказаний період, і німецьке командування намагалося усіляко паралізувати роботу Куп'янського вузлу. Тому майже щоденно ворог обстрілював станції та перегони у районі Куп'янська та Валуйок. Зокрема станції, де відбувалося вивантаження військових вантажів: Старовірівка (Чугуївський напрямок), Радківські Піски (Святогірський напрямок), Уразово (поблизу Валуйок). Протягом 22 місяців бомбардування Північно-Донецької залізниці на Куп'янському відділенні було скинуто 17674 бомби на станції, перегони та потяги (з них 5180 бомб лише на Куп'янський вузол, а на інші станції – 9260 штук). До того ж на залізничні селища поблизу станцій в районі Куп'янська було скинуто ворогом 2348 бомб [21]. Тому для зменшення втрат рухомого складу не дозволялося скупчення поїздів на Куп'янському вузлу – всі технологічні операції з складами максимально виконувалися на станціях поблизу Куп'янську, який вони проїжджали без зупинки. Також у Куп'янську було виділено запас паровозів для якомога швидкого виводу поїздів з вузлу під час наближення ворожої авіації. Додамо, що у більшості випадків пошкодження рухомого складу відбувалося внаслідок потрапляння осколків і вибухової хвилі, а не прямого влучання снаряду.

Незважаючи на певний успіх, наступ РСЧА швидко завершився через відставання тилового постачання частин [22]. Це є яскравим прикладом прояву проблем у роботі залізничного транспорту і постачанні армії протягом першого року війни СРСР з Німеччиною. Водночас ця обставина головним чином символізує значущість роботи залізниць для реалізації планів Генерального штабу Радянського Союзу.

Після звільнення дільниці Лозова – Шидловська (93 км) Південно-Донецької магістралі на станцію Барвінкове за вказівкою начальника вищевказаної залізниці Г. М. Ларіонова з Ворошиловграду виїхали для керівництва відбудовою та подальшою експлуатацією вищевказаної лінії заступник начальника Південно-Донецької залізниці Черняєв, начальник паровозної служби Євсєєв та інші [23]. У рамках відновлення вищевказаної лінії допомагали виготовляти необхідні матеріали Північно-Донецька, Ворошиловська, Сталінградська та Орджонікідзевська магістралі, а також підприємства Ворошиловграду. Під час відбудови широко застосовувалася праця місцевих мешканців, а також сили 1-ї Гвардійської залізничної бригади [24].

Як зазначено в архівних матеріалах, після зайняття території РСЧА на дільниці Лозова – Шидловська перебувало 1110 вагонів (920 можливо було експлуатувати після дрібного ремонту) та 2 паровози (січень – квітень 1942 р.) «Нв» й «Ов», а також відремонтований до свята 1 Травня локомотив серії «Э» (цей паровоз був у 1941 р. евакуйований з Вінницької магістралі на Південно-Донецьку, згодом його підбили нацисти на перегоні вказаної дільниці під час зимового наступу радянських військ у 1942 р.). У вищевказаний час на лінії були створені 2 санітарні летючки, трудовий поїзд сполученням «Барвінкове – Лозова» (у травні призначався – всього було продано квитків на суму 10 000 крб. [25]) та вантажний состав (50 вагонів), яким було перевезено декілька тисяч вагонів різних вантажів [26]. На кожному локомотиві працювали по три бригади (машиністи С. А. Харчевников, П. А. Безверхній, І. Осадчий та інші) [27].

З метою світломаскування пересування поїздів на звільненій дільниці виконувалося лише вночі, адже лінія фронту була на відстані 15–35 км [28]. Вдень супротивник міг бачити на великій відстані состав через дим від локомотива.

Станції лінії викликалися керівництвом магістралі умовними назвами (їм надали відповідні номери) для конспірації [29]. Паровози та вагони ремонтувалися на станціях ізольованої дільниці. Вугілля для локомотивів, шпали й інші необхідні матеріали доставлялися автомобільним та гужовим транспортом зі Святогірська до Барвінкове, яке стало центром управління (командним пунктом, що знаходився у підвалі місцевої церкви) лінії [30]. Для ліквідації дефіциту кадрів у квітні 1942 р. на дільниці діяли курси підготовки працівників служби руху та вагонної служби у Барвінковому та Гусарівці, де проходили навчання 115 осіб. Станом на 1 травня 1942 р. на лінії працювало 367 осіб. Жили залізничники у квартирах поблизу станцій (по декілька працівників в одній оселі). Вночі будинки охороняли чергові, що мали сповіщати про нальоти гітлерівців. За даними джерел, умови праці були вкрай важкими (дефіцит матеріалів, постійні атаки гітлерівців, відсутність відповідних приміщень для роботи тощо) [31].

Вранці 17 травня 1942 р. внаслідок наступу вермахту з боку Слов'янська та Балаклеї гітлерівці зайняли станції Барвінкове та Гаврилівка, і рух поїздів на вищевказаній лінії, що забезпечувала постачання військовими вантажами фронт уздовж неї, зупинився [32]. Того ж дня масивним був також нальот німецької авіації на станцію Ізюм. Очевидно для повного переривання постачання військових частин РСЧА поблизу Барвінкове, адже вантажі сюди надходили автомобільним та гужовим транспортом з вищевказаної станції, де розвантажувалися військові ешелони для забезпечення стратегічними вантажами вищевказану дільницю [33].

У підсумку слід зазначити, що не зважаючи на суттєві труднощі у здійсненні перевезень у районі Барвінкове-Лозівського наступу РСЧА наприкінці 1941 – першій половині 1942 р., військовому та транспортному командуванню СРСР і місцевим залізничникам вдалося передислокувати значні воєнні сили у зону реалізації операції. На декілька місяців було зайнято стратегічний плацдарм на правому березі р. Сіверський Донець, який загрожував донбаському угрупованню гітлерівських військ. Прорив РСЧА у січні 1942 р., внаслідок якого лінія фронту на декілька місяців стабілізувалася на Сході України, остаточно зірвав плани «бліц-кригу» зокрема групи армій «Південь». Внаслідок стабілізації фронту протягом першої половини 1942 р. східні райони Харківської та Ворошиловградської областей забезпечували потреби економіки та військово-промислового комплексу СРСР. Не зважаючи на значні труднощі у сфері перевезень, які виявилися під час здійснення Барвінкове-Лозівської операції, залізничники Південно-Донецької та Північно-Донецької магістралей, що були на той час фронтовими, виконували в умовах дефіциту кадрів, рухомого складу та систематичних бомбардувань з боку гітлерівців, військові, вантажні та пасажирські перевезення, забезпечуючи обороноспроможність країни у боротьбі з нацизмом.

У майбутньому автор планує висвітлити процес відновлення магістралей регіону протягом 1944 – 1945 рр., щоб створити цілісну історичну картину роботи залізничного транспорту Східної України в умовах Великої Вітчизняної війни.

## РЕЗЮМЕ

В статье раскрыт вопрос о работе железнодорожного транспорта Востока Украины в конце 1941 – мае 1942 гг. в ходе осуществления Барвенково-Лозовской наступательной операции советской армии, а также перевозки на освобожденной линии Лозовая–Шидловская вплоть до весеннего контрнаступления вермахта. В течение вышеуказанного периода ключевую роль в обеспечении потребностей Южного и Юго-

Западного фронтів займала Северо-Донецкая залізниця, а після завершення наступальної операції – і вищеуказана лінія Южно-Донецької магістралі.

В дослідженні особливо відзначена роль Купянського залізничного вузла в сфері транспортування військових і снабженчеських вантажів для військ радянської армії. Разом з тим детально представлено інформація про масштаби авіаційних ударів нацистів по вищеуказаному пункту і близьколежачим станціям, а також наступуючих за ними руйнуваннях інфраструктури Северо-Донецької магістралі в процесі проведення наступальної операції армії СРСР в районі Барвенково. Додатково автором наведено порівняльні дані про інтенсивність авіаційних ударів люфтваффе, а також обсяги перевезень військових частин при підготовці і в ході ключових битв на радянсько-німецькому фронті в період 1941–1942 рр. Також вказано методи залізничників Сходу України по мінімізації втрат рухомого складу в результаті атак гітлерівців.

Автором освітлено умови і складності перевезень армій донецькими магістралями, задіяваних в реалізації Барвенково-Лозовської операції, з південних районів Ворошиловградської області в прифронтову зону. В заключній частині статті представлено узагальнюючий аналіз про роботу донецьких залізниць в першій половині 1942 р. Автор відзначає, що радянські залізничники в ході війни з Німеччиною більш швидко і успішно здійснювали передислокацію військ на значні відстані, ніж їх німецькі колеги. Таким чином забезпечувалося надійність армії СРСР, що було суттєвим перевагою перед вермахтом.

**Ключові слова:** Схід України, Барвенково-Лозовська операція, залізничний транспорт, ізольована залізнична лінія.

## SUMMARY

The article discloses the issue of the rail transport in the Eastern part of Ukraine in the end of 1941 – till the May of 1942, in the course of implementation of Barvinkove-Lozovsky offensive operation by the Soviet army, and as well as transportation of the liberated line Lozova - Shidlovska until counterattack of the Wehrmacht.

During above mentioned period, a key role in supplying the needs of the Southern and Southwestern Fronts was occupied by the North-Donetsk Railway, and after the offensive operation – the line of the South-Donetsk Railway.

In the study especially noted the role of Kupyansk railway hub, in the sphere of transportation and supply of military goods to the Soviet Army. However, the information was detailed represented about the extent of the Nazi air strikes on the above points and nearby stations, as well as follow them destruction of infrastructure of the North-Donetsk line for conducting offensive operations Soviet Army in the area Barvinkove.

In addition, the author also gives the comparative data of the intensity of the Luftwaffe air strikes, as well as traffic volumes of military units during the preparation and during key battles on the Soviet-German front during the 1941-1942 years. Also were shown the methods of the East railway of Ukraine to minimize the losses of the rolling stock as a result of the attacks of the Nazis.

The author highlights the conditions and difficulties of transportation highways of Donetsk armies also involved the implementation of Barvinkove-Lozovsky operations from southern Voroshilovgrad region in the frontal zone. In the final part of the article is presented a comprehensive analysis of the Donetsk Railways in the first half of 1942.

Author notes that the Soviet railroad during the war with Germany more quickly and successfully carried out the redeployment of troops over long distances than their German

counterparts. Thereby providing the maneuverability of the Soviet army, which was a significant advantage over the Wehrmacht.

**Keywords:** Eastern part of Ukraine, Barvinkove–Lozovska operation, the railway transport, the isolated railway line.

#### ПОСИЛАННЯ ТА ПРИМІТКИ:

1. Теске Г. Военное значение транспорта / Г. Теске // Итоги Второй мировой войны: выводы побежденных/ К. Типпельскирх, А. Кессельринг, Г. Гудериан. – М.: Полигон, АСТ, 1998. – С. 399.
2. Костянтинівські вісті – 1942 р. – 21 червня.
3. Гречко А. А. Годы войны / А. А. Гречко. – М.: Воениздат, 1976. – 574 с.; Клемин А. С. Как юность мужала / А. С. Клемин // Уходили на фронт эшелоны / [под общ. ред. С. В. Хвощева, А. В. Добрякова]. – М.: Воениздат, 1974. – С. 178–182; Румянцев П. И. Дорогами фронтов / П. И. Румянцев // Уходили на фронт эшелоны/ [под общ. ред. С. В. Хвощева, А. В. Добрякова]. – М.: Воениздат, 1974. – С. 201.  
РСЧА (Робітничо-Селянська Червона Армія) – назва збройних сил більшовиків та СРСР (лютий 1918 – лютий 1946 рр.).
4. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. / [Аксененко Н. Е., Бурносов Н. М., Зайцев А. А. и др.]; под ред. В. Е. Павлова и М. М. Уздина. – СПб, 1997. – С. 323.
5. Постановление ГКО СССР «О восстановлении железных дорог» от 03.01.1942 // Директивы КПСС и советского правительства по хозяйственным вопросам 1917 – 1957 гг.: Сб. документов: Т. 2: 1929–1945 гг./ [сост. В. Н. Малин, А. В. Коробов]. – М.: Государственное издание политической литературы, 1957. – С. 714–716; Лут Н. А. 80 лет Службе военных сообщений Южного оперативного командования Украины / Н. А. Лут. – Одесса: ПКФ «Друк», 1998. – С. 36; Куманев Г. А. На службе фронта и тыла: железнодорожный транспорт накануне и в годы Великой Отечественной войны (1938 – 1945 гг.). – М.: Наука, 1976. – С. 191.
6. Клемин А. С. Вказ. праця. – С. 178, 179.
7. Румянцев П. И. Вказ. праця. – С. 201, 202.
8. Гречко А. А. Вказ. праця. – С. 83, 89.
9. Лут Н. А. Вказ. праця. – С. 40; Гречко А. А. Вказ. праця. – С. 83, 89; Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. – С. 184; Куманев Г. А. Вказ. праця. – С. 186; Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. – С. 250.
10. Сектор архівів ДП «Донецька залізниця» (далі – СА ДЗ), ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 339.
11. Гречко А. А. Вказ. праця. – С. 83, 89.
12. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 339.
13. Гречко А. А. Вказ. праця. – С. 100.
14. Киевский краснознаменный военный округ / [Г. И. Серебряков, Б. Н. Буйских, А. А. Вовк и др.]; под ред. И. И. Герасимова, В. В. Щербицкого, В. Т. Дементьева и др. – К: Политиздат Украины, 1979. – С. 219.
15. Гречко А. А. Вказ. праця. – С. 99.
16. Там само, с. 112, 113.
17. Там само, с. 104, 105.
18. СА ДЗ, ф. 32, оп. 1, спр. 162, арк. 323.
19. Там само, арк. 180.
20. Там само, арк. 181.

21. Там само, арк. 322.
22. Гречко А. А. Вказ. праця. – С. 115.
23. СА ДЗ, ф. 32, оп. 384, спр. 236, арк. 218.
24. Там само, арк. 219, 221, 225.
25. Там само, арк. 242.
26. Там само, арк. 240, 242, 245.
27. Там само, арк. 241.
28. Там само, арк. 237, 238.
29. Там само, арк. 239.
30. Там само, арк. 235, 236.
31. Там само, арк. 247, 248.
32. Там само, арк. 246.
33. Там само, оп.1, спр. 162, арк. 386.

*Надійшла до редакції 12.11.2014 р.*