

Медведева Ирина Михайловна, старший преподаватель,
Приднестровского государственного университета им. Т.Г.Шевченко,
г. Тирасполь

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТИРАСПОЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ 1943-1944 ГОДЫ

Аннотация: В статье рассматривается процесс восстановления и деятельность Тираспольской железной дороги, после освобождения оккупированной территории Молдавии. В восстановлении железной дороги участвовали подразделения железнодорожных войск, а также местное население. Данная тема актуальна для воссоздания целостной исторической картины восстановления железнодорожного транспорта исследуемого региона в период Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: единая железнодорожная система, экономическое значение, пропускная способность, реконструкция, путевое хозяйство.

Важнейшей и особой отраслью материального производства, которая обеспечивает не только нужды народного хозяйства, но и военные потребности является транспорт. Транспортная отрасль, которая была создана за годы Советской власти в МССР на современной технической основе (для того периода времени) и удовлетворяла потребности народного хозяйства Республики. Структуру транспорта и его развитие в различные периоды времени предопределяли географические условия, структура экономики Молдавии. Развитие транспорта давало возможность для межрайонного и международного обмена грузов. Созданная единая железнодорожная система связывала республику с Украинской ССР и центральными районами СССР. Ввоз черных металлов, машин, лесных грузов осуществлялся железнодорожным транспортом и вывоз продукции промышленного и сельскохозяйственного производства производился средствами железной дороги.

В довоенный период, Тираспольская узкоколейная железная дорога, колеи 750м/м, протяжением 50 км начиналась в городе Тирасполе и заканчивалась в городе Григориополе. Дорога имела 6 станций с соответствующим путевым развитием и обустройством для скрещения поездов маневровой дороги, для перегрузки и выгрузки грузов, и выгоны узкой колеи и нормальной колеи. Так же имелись ветки – тупики: в каменный карьер «Красный горняк» - 4км, на станцию Бутор – 3 км, Тираспольский элеватор -1 км и тупик «Заготзерно» и склад нефтесбыта на станции Григориополь -1 км.

Имелись 3 пункта водоснабжения: на станции Тирасполь от водоразводящей цепи Кишиневской железной дороги, на станции Красногорка – на реке Днестр и на станции Ташлык находилась гидроскважина глубиной 15 метров.

На станции Тирасполь имелось 1 паровозное и вагонное депо. До войны дорога имела в наличии: паровозов 8 шт., вагонов всех родов - 90 шт., мотовозов – 2 шт., снегоочистителей – 1шт, дрезин УА – 1 шт., мастерские паровозного и вагонного депо. На участках пути имелись казармы для путевых рабочих. На станциях были расположены склады для хранения груза и вагон-весы. Максимальная пропускная способность составляла 16 -17 поездов в сутки, максимальная провозная способность до 1200 тонн груза в сутки в оба направления. Себестоимость одного тонно-километра обходилась в 17 коп. Стоимость для пассажиров в среднем 25 коп. [1]

Строительство дороги было начато в 1931 году. А уже с 1935 года дорога начала перевозить в основном только народнохозяйственный груз и пассажиров. В 1937 году дорога перешла в ведение Отдела ОСО Киевского военного округа.



Таким образом, как транспорт для Левобережной части Молдавской Республики дорога имела важное экономическое значение: в сторону Григориополя перевозились: мука, нефтепродукты, стройматериалы, сельскохозяйственное оборудование и удобрения, соль, сахар, промышленные товары, табак и другие изделия промышленности.

В сторону Тирасполя перевозились: зерно, табак, овощи, фрукты, строительный камень и все изделия промышленности Григориополя и Дубоссар. Кроме того по своему территориальному расположению к дороге тяготеют Чернянский и Окнянский районы Одесской области они так же перевозили грузы. На станции Тирасполь была организована перевалка грузов с вагонов узкой колеи в вагоны нормальной колеи и обратно. Производилась перевозка пассажиров в пассажирских поездах. Дорога была на хозрасчете, имела текущий и расчетный счет в Тираспольском отделении Госбанка СССР. Выполняя трансфинплан, создавая накопления, дорога их вкладывала в новое капиталовложение, приобретались паровозы, вагоны, оборудование, капитально ремонтировали путь. В 1941 году был принципиально решен вопрос о продлении дороги до города Дубоссары из своих накоплений.

В начале Великой Отечественной войны, благодаря, развитой единой железнодорожной системе, смогли произвести эвакуацию техники и населения Молдавии в восточные районы СССР.

После освобождения территории левобережных районов Молдавии первостепенное значение имело возведение мостов, переправ, восстановление железнодорожного транспорта, строительство грунтовых и шоссейных дорог. Это была наиболее срочная задача военного и народнохозяйственного характера. Предстояла тяжелая работа по ремонту и перешивки железнодорожного пути на союзную колею. Заново проложить новые пути, сделать их пригодными для использования сотни искусственных сооружений, технических и служебных зданий.

Реконструкция железной дороги в Тирасполе началась сразу после освобождения города, уже через три дня станцию сдали в эксплуатацию. За это время подразделения железнодорожных войск успели «перешить» на широкую колею линию Раздельная-Тирасполь, и 15 апреля в город прибыл первый воинский поезд. К 10 мая была реконструирована линия Слободка-Рыбница. [2] В сооружении Рыбницкого железнодорожного моста участвовали воинские части и более 5 тысяч жителей республики.- рабочие, служащие, колхозники Рыбницкого и Каменского районов. Было образовано 104 комсомольско-молодежные бригады. Земляных работ было выполнено в объеме 61,5 тыс. куб. м. Заготовлено 240 куб.м. леса. Работа велась вручную, выполняя по 2-3 нормы в день. Мост сдали в эксплуатацию досрочно – за 21 день, 24 мая по нему началось движение поездов к фронту. [3]

Восстановительные работы осложняла близость фронта. Тирасполь оставался в сфере досягаемости артиллерийского огня противника, транспортные магистрали часто подвергались ударам фашистской авиации. Бомбежки наносили большой урон, но рабочие приводили в порядок путевое хозяйство и паровозы. [4]

В последующие годы с развитием промышленности потребовалось совершенствование работы железнодорожного транспорта. За годы послевоенных пятилеток значительно увеличился оборот вагонов, реконструировано и расширено путевое хозяйство, построен новый вокзал. Через железнодорожную станцию Тирасполь обеспечивалась прямая связь предприятий города с промышленными центрами республики и страны. Важные транзитные перевозки осуществлялись на участках железных дорог Раздельная-Бендеры-Рени; Раздельная-Бендеры-Кишинев-Унгены.



Список литературы:

1. ЦГА ПМР Ф. 107 оп. Ед.хр.18 л. 10
2. История Приднестровской Молдавской Республики. Т. 2 ч. I. – Тирасполь: РИО ПГУ, 2001. С. 242
3. Репида Л.Е. Суверенная Молдова. История и современность. Академия наук Молдовы. Институт культурного исследования Центр этнологии // ИПФ Центральная Типография. Кишинев, 2008 г. С. 212.
4. Шорников П.М. Промышленность и рабочий класс Молдавской ССР в годы Великой Отечественной войны. Академия наук Молдавской ССР Институт истории им. Я.С. Гросула // Кишинев. Изд. Штиинца. С. 96

