

Великой Отечественной войны – по эпизоду массового истребления населения в Ченковском лесу, а также промежуточными результатами национального научного проекта «Геноцид гражданского населения БССР в годы Великой Отечественной войны: историко-правовая оценка».

Проанализировав оккупационный режим, политику немецко-фашистских захватчиков в отношении мирного населения нашей страны, можно сделать вывод, что, несмотря на все зверства и издевательства, проводимые оккупантами, белорусский народ не встал на колени, не сломился перед фашистским злом и внес весомый вклад в разгром гитлеровской Германии и изгнании фашистского режима с территории Беларуси.

Список литературы

1 **Коваленя, А. А.** Великая Отечественная война советского народа (в контексте Второй мировой войны) / А. А. Коваленя, М. А. Краснова, В. И. Лемешонюк. – Минск : Издательский центр БГУ, 2005. – 270 с.

2 **Золотарев, В. А.** Великая Отечественная война 1941–1945 / В. А. Золотарев, А. М. Соколов, П. И. Вещиков. – М. : Воениздат, 2011. – 847 с.

3 **Коваленя, А. А.** С верой в победу. Беларусь в Великой Отечественной войне / А. А. Коваленя, Б. Д. Долготович, Д. Н. Хромченко. – Минск : Беларуская навука, 2014. – 212 с.

4 Большая советская энциклопедия : в 30 т. / А. М. Прохоров. (гл. ред.) – 3-е изд. – М. : Советская энциклопедия, 1978. – 30 т.

5 **Арбатов, Г. А.** История Второй мировой войны 1939–1945 : в 12 т. / Г. А. Арбатов, В. А. Виноградов, Б. Г. Гафуров. – М. : Воениздат, 1975. – Т 4: Фашистская агрессия против СССР. Крах стратегии «молниеносной войны» / гл. ред. Н. Г. Андроников. – 1975. – 627 с.

УДК 94(47).084.8:358.25

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОЙСКА ВО ВРЕМЯ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

К. Д. ДАШУК, В. А. ДЕНГУБЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

С первых дней Великой Отечественной войны фашистская авиация сумела нанести серьёзный урон железным дорогам, пытаясь парализовать снабжение советских войск и городов. Только за период с июня по декабрь 1941 года было совершено около 7 000 налётов на железнодорожные объекты, сброшено 46 000 авиабомб. Среди пострадавших магистралей были и тыловые – Куйбышевская, Пензенская и наша, Горьковская. Так, 22 октября 1941 года подвергся авиаудару элеватор и склады станции Сейма, недалеко

от Дзержинска. С 4 по 6 ноября было два крупных налёта на Горький. В результате бомбардировок погибло 127 человек, тяжело ранено 176. Периодические бомбардировки предприятий города продолжались и в 1942, и 1943 годах. Самым тяжёлым годом для железнодорожников стал 1942-й. Немецко-фашистские захватчики сумели занять огромную территорию страны, более чем вдвое сократив протяжённость наших железных дорог, с 106 100 до 41 800 км. Поредел и парк паровозов с вагонами, их число сократилось на 14 и 21 %.

За весь период войны было уничтожено 317 паровозных депо, 65 000 км пути, 13 000 мостов и 4100 станций. Было повреждено 15 800 паровозов и мотовозов, а также 428 000 вагонов. Было разрушено 129 ремонтных заводов. Тем не менее, несмотря ни на что, на фронт прибывали эшелоны, безостановочно шла доставка войск, боевой техники, продовольствия, горючего. Обратно, на восток, шла эвакуация в тыл не только людей, но и целых заводов. Эвакуация – не бегство! Переброска войск, техники и боеприпасов для железнодорожников была привычным делом и до начала войны. Но вот переправить практически треть страны с запада на восток, да ещё и под авианалётами и бомбёжками казалось чем-то невероятным. Необходимо было в кратчайшие сроки разработать и выполнить план эвакуации населения, тысяч заводов и фабрик, а также культурных ценностей. На плечи железнодорожников легла ответственность по перемещению в тыл страны промышленности и миллионов людей.

К слову, нужно было не просто перевезти людей, необходимо было их где-то разместить, а предприятия собрать обратно и запустить на них производство. Чтобы выполнить поставленную задачу, с первого дня войны работу на железных дорогах перевели на военный график, отдавая приоритет военным эшелонам с грузами для фронта. Однако эвакуационные грузы занимали половину от общего грузопотока по железным дорогам, а в отдельных направлениях даже до 80 %. По примерным подсчётам, для эвакуационных перевозок потребовалось около 1 500 000 вагонов и 30 000 поездов. Под вражескими обстрелами удалось эвакуировать на восток 2593 промышленных предприятия. Большинство заводов (около 70 %) разместили на Урале, в Западной Сибири, Средней Азии и Казахстане, остальные – в Поволжье и Восточной Сибири. На Украине с июня по октябрь 1941 года вывезли 419 крупных и мелких промышленных предприятий. Из Ленинграда с июля 1941 эвакуировали более 700 тысяч жителей и вывезли 92 военных предприятия. Из столицы с 29 июня по 29 июля 1941 года вывезли почти миллион человек, а за сентябрь – октябрь удалось перевезти 498 предприятий.

Эвакуация продолжалась и в 1942 году, в тыл перевозили население и предприятия из южных и юго-западных регионов: Воронежской, Орловской, Ростовской, Сталинградской областей, Ставропольского и Краснодар-

ского краев. На Кубани и в Сальских степях вырос богатый урожай хлеба, его также удалось собрать и вывезти. Для того чтобы ускорить передвижение эшелонов, железнодорожникам пришлось пересмотреть привычную работу и внедрить новые технические решения и методы труда. Так появились скоростное формирование поездов, безотцепочный ремонт вагонов, двоянные поезда, освоили вождение тяжеловесных составов. Для увеличения пропускной способности железных дорог уже в 1941-м применили метод «живой блокировки»: сигналисты регулировали движения, блокируя или пропуская составы. Естественно возросла и нагрузка на паровозные бригады. Эшелоны должны были проходить тысячи километров без остановок, поэтому для сменной локомотивной бригады к паровозу прицепляли жилой вагон.

Состав уходит в море, или как перевозили нефть. К 1942 году большое количество железнодорожных путей оказались захваченными и были недоступны для использования. Одним из самых тревожных моментов стала подготовка к решающему контрнаступлению под Сталинградом. К городу стекалось в десять раз больше поездов, чем в довоенное время. Огромную роль в победе под Сталинградом сыграли железнодорожники – именно благодаря ускоренному строительству рокадной линии (железнодорожной вдоль фронта) удалось подвести всё необходимое для наступления войск. Чтобы построить дорогу Свяжск – Сызрань – Саратов – Сталинград, использовали рельсы, снятые с БАМа. Важность отстоять Сталинград сложно переоценить, ведь в то время не было нефтепроводов, и Волга была главной нефтяной артерией страны, и никак нельзя было допустить, чтобы её перекрыли немцы. Количество перевозок и потребность в нефти сильно возросли, в результате возник дефицит танкеров для ее перевозки. Но решение нашли. В Баку гружёные нефтью железнодорожные составы уходили прямо в Каспийское море, после чего тянулись буксирами. Цистерны находились в полупогруженном состоянии и в таком виде тянулись до Астрахани, где выводились на берег и продолжали движение.

Сейчас у большинства людей, когда они слышат фразу «Дорога жизни», в памяти всплывают «полуторки», везущие по льду грузы в Ленинград. Эта трасса называлась Военно-автомобильной дорогой № 101. Но, кроме автомобильной части, у неё были и железнодорожные участки. Всего за два месяца удалось построить линию Жихарево – Шлиссельбург. Суда прибывали в бухты Гольцмана и Осиновец, которые соединялись железной дорогой со станцией Ладожское Озеро. Все работы на этих путях велись буквально в нескольких километрах от линии фронта.

С января по март 1942 года проложили 40-километровый участок железной дороги – от станции Войбокало до окончания Кареджской песчаной косы. Начали строительство свайно-ледовой железной дороги через Ладожское озеро. К моменту снятия блокады строители успели выполнить работу

на 60 %. За всё время блокады Ленинграда по Дороге жизни перевезли больше 1,6 млн тонн груза и эвакуировано в тыл почти 1,4 млн человек.

Война потребовала героизма не только от солдат, но и от рабочих, подвигов которых нисколько не меньше. Машинист Шипенин не покидал паровозной будки 113 часов – почти 5 дней! Машинист Дейнеко дежурил у реверса 106 часов. Машинист Турушин, выполняя важное задание, проработал на паровозе бессменно 61 час. Бригада машиниста Мельникова водила поезд в прифронтной полосе 10 дней, не выходя из паровоза. За особые заслуги в обеспечении грузоперевозок для фронта и народного хозяйства в трудных условиях войны Президиум Верховного Совета СССР 5 ноября 1943 года присвоил звание Героя Социалистического Труда 127 железнодорожникам. За всё время войны свыше 100 тысяч железнодорожников были награждены орденами и медалями.

Поскольку свыше 80 % всего грузооборота страны в годы Великой Отечественной войны обеспечивал железнодорожный транспорт, соответственно и выросло количество людей, занятых на железной дороге. Почти в 3 раза увеличилась численность железнодорожных войск с 97,3 до 271,6 тыс. человек. Их общие потери в период 1941–1945 гг. составили 118 700 человек. За военные годы было перевезено больше 19,7 млн вагонов с военными грузами, для этого потребовалось более 444,2 тыс. эшелонов.

К началу войны на вооружении СССР находилось 78 бронепоездов. Кроме них, были изготовлены артиллерийские площадки, бронеплощадки для ПВО, моторные броневагоны. Около 230 поездов были оборудованы зенитными установками и защищали небо над станциями, разъездами и перегонами от вражеской авиации. Всего в годы Великой Отечественной войны действовало примерно 200 бронепоездов. Конструкция и оснащение наиболее распространённого бронепоезда времён войны – БП-43 – представляла собой:

- 4 артиллерийские бронеплощадки с пушками 76 мм в башнях от танков Т-34;
- броневедомый, переделанный для движения по железной дороге;
- 2 бронеплощадки с зенитными установками, с автоматическими пушками калибром 37 мм;
- несколько платформ со всем необходимым для ремонта железнодорожного полотна;
- экипаж бронепоезда – от 20 до 35 человек.

В период Великой Отечественной войны бронепоездами было уничтожено 840 пулеметов, 712 автомобилей, 370 танков, 344 орудия и миномета, 160 мотоциклов, 115 самолетов, 2 бронепоезда.

Железнодорожная артиллерийская система – ТМ-1-180. Система была смонтирована на специальной платформе и позволяла вести огонь прямо с железнодорожных путей. Башня со 180-мм орудием имела круговой сектор

обстрела, вес снаряда, вылетающего из ствола, составлял 97 кг, дальность стрельбы – 38 км, скорострельность – 3 выстрела в минуту. Боевой расчёт установки – 40 человек. В случае необходимости система собиралась за 3–4 мин и могла поменять местоположение. Максимальная скорость 160-тонной установки – 45 км/ч.

Путиразрушитель типа «Червяк». Устройство было придумано ещё в 1915 году, при отходе русской армии из Галиции и Польши. Железнодорожным войскам необходимо было разрушать пути, но взрывчатки для подрыва не хватало. Тогда подпрапорщик, по фамилии Червяк, служивший в 4-м железнодорожном батальоне, предложил простую конструкцию, которая смогла бы разрушать путь без применения взрывчатки. Конструкция представляла собой петлю из рельсов, привязанных к паровозу. Эта петля заводилась под оба рельса и при движении состава путь разрушался, рельсы гнулись, а шпалы ломались. Путиразрушитель получил название по фамилии своего изобретателя «Червяк».

Вагон-теплушка. Теплушка – один из главных символов Великой Отечественной войны. Его официальное название – нормальный товарный вагон (НТВ). Он стоял на службе у железнодорожников с 1870-х годов до конца 1940-х. Вагоны переоборудовали для переброски войск, для этого в них устанавливали двух- или трёхъярусные нары, утепляли войлоком, пол делали двухслойным, с заполнением промежутка опилками. В центре ставилась печка-буржуйка. Стандартная вместимость теплушки – 40 человек или восемь лошадей. Размеры вагона 6,44 на 2,78 м, грузоподъёмность – 18 т.

Военно-санитарные поезда. В годы войны в эвакуации раненых участвовали 11863 санитарных поезда. Вместимость санитарного эшелона – 500–600 человек. В составе для помощи раненым были организованы вагоны для легко- и тяжелораненых, изоляторы, аптеки, перевязочные, кухни и служебные вагоны. Без сомнения, миллионы жизней советских солдат и мирных граждан были спасены благодаря военно-санитарным поездам, которые не только помогали и вывозили раненых, но и, по сути, являлись передвижными больницами.

Список литературы

1 **Буянов, М. С.** Краткий боевой путь службы заграждений железнодорожных войск / М. С. Буянов, А. С. Фискевич, А. А. Федорченко // Железнодорожные войска в истории России. – 2021. – С. 218–232.

2 **Бобрицкий, С. М.** Возможности железнодорожных войск по восстановлению больших железнодорожных мостов в годы Великой Отечественной войны / С. М. Бобрицкий // 80 лет с начала Великой Отечественной войны: историческая правда, уроки, взгляды современников : материалы Междунар. науч.-ист. конф., г. Гомель, 27–28 окт. 2021 г. / Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. А. А. Поддубного. – Гомель, 2022. – С. 283–285.