

Память о героях: память о тех, кто сражался за свободу Беларуси, сохранена в памятниках, мемориалах и книгах. Это важно для будущих поколений.

Память о Великой Отечественной войне и подвигах белорусского народа имеет огромное значение для современного общества:

- формирование национальной идентичности: память о героизме предков укрепляет чувство патриотизма и единства среди граждан Беларуси;

- уроки истории: осознание жертвенности и стойкости белорусского народа помогает избежать повторения ошибок прошлого и сохранять мир;

- культурные традиции: память о войне сохраняется через праздники, такие как День Победы, а также через образовательные программы и мероприятия;

- международное сотрудничество: память о Великой Отечественной войне способствует укреплению связей с другими странами, которые также пострадали от фашизма.

Подвиг и героизм белорусского народа во время Великой Отечественной войны, особенно в ходе операции Багратион, остаются важной частью исторической памяти страны. Значимость этой памяти в наши дни трудно переоценить: она формирует национальную идентичность, передает уроки истории будущим поколениям и укрепляет патриотизм. Память о героизме предков должна сохраняться и передаваться из поколения в поколение как символ стойкости и мужества белорусского народа.

Список литературы

1 **Кузнецов, А.** Беларусь в годы Великой Отечественной войны / А. Кузнецов. – Минск, 2005.

2 Памяць Беларусі : рэспубліканская кніга / рэд. кал. : Г. П. Пашкоў (гал. ред.), В. В. Гетаў, Б. Дз. Далгатовіч, Г. К. Кісялёў. – Мінск : БелЭн, 2005. – 592 с.

3 **Широков, В.** Партизанское движение в Белоруссии / В. Широков. – М., 2009.

4 Официальные документы Министерства обороны СССР о проведении операции Багратион.

5 **Станкевич, А.** Значение памяти о Великой Отечественной войне для современной Беларуси / А. Станкевич. – Минск, 2020.

УДК 352.86

ВКЛАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК В КУРСКУЮ БИТВУ

Р. Ю. ДОЛОМАНЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В ходе успешного наступления Красной армии в зимней кампании 1942/1943 года были освобождены от врага Северный Кавказ (кроме Таманского полуострова), Воронежская, Сталинградская, Ростовская и Курская

области, значительная часть Донбасса, Смоленской, Орловской и Харьковской областей. Начали возрождаться железные дороги – Орджоникидзевская, им. К. Е. Ворошилова, Сталинградская, Северо-Донецкая и участки других магистралей. Предстояло в кратчайший срок выполнить большой объём восстановительных работ, особенно в Ростовском, Минераловодском, Сталинградском, Тихорецком узлах.

Быстро развивалась экономика в восточной части страны, налаживалось хозяйство в освобождённых районах. Это предъявляло новые требования к железным дорогам. Необходимо было осваивать возрастающий объём перевозок грузов при значительном увеличении дальности их транспортировки.

Потребовалось выполнить огромные воинские перевозки, связанные с переходом Красной армии в контрнаступление на ряде фронтов и созданием резерва Главного Командования для крупных наступательных операций [1]. Особенно весной 1943 г. железнодорожные линии приобрели исключительно важное значение для снабжения войск Центрального, Воронежского, Юго-Западного фронтов по причине частых налетов вражеской авиации, у которой стояла задача воспрепятствовать движению поездов путем разрушений уязвимых мест железнодорожных артерий. Так, на железнодорожные объекты Курского выступа было совершено 5700 самолетоналетов и сброшено 11 800 бомб. Особенно частым бомбардировкам подвергались участки Московско-Киевской, Московско-Донбасской, им. Ф. Э. Дзержинского железных дорог. 28 % бомб, сброшенных на участки, примыкавшие к линии фронта (из 15 прифронтовых дорог приходилось 12 на линии Московско-Донбасской и Дзержинской магистралей. Во-вторых, из-за разрушений снизилась пропускная способность станций Юго-Восточной и Московско-Донбасской дорог, что вызывало скопление грузов на них [1].

1 апреля 1943 г. заместитель народного комиссара обороны генерал-полковник А. В. Хрулев обратился с докладной к председателю Государственного комитета обороны И. В. Сталину. В ней он изложил необходимость восстановления второго пути на участке Елец – Касторная, строительства дополнительных разъездов и удлинения железнодорожных путей на участках Курск – Касторная, Касторная – Валуйки, Отрожка – Лиски – Валуйки – Купянск». А. В. Хрулев указал, что «для обеспечения непрерывности движения поездов при больших разрушениях на станциях требуется устройство обходов узлов». С целью «немедленного увеличения пропускной способности железнодорожных участков Елец – Касторная – до 36 пар поездов, Касторная – Курск – до 24 пар, Касторная – Валуйки – до 18, Отрожка – Лиски – Валуйки до 24, Валуйки – Купянск – до 18 пар поездов» [2].

Постановлением от 26 мая 1943 г. № 3432 «О восстановлении железных дорог» Государственный комитет обороны обязал железнодорожников прифронтовых магистралей обеспечить непрерывное снабжение войск. Для увеличения пропускной способности однопутной магистрали Касторная – Курск применялись «движение поездов вслед» днем и ночью, пакет-

ный график, изменение технико-распорядительных актов станций и приведение их в соответствие с военной обстановкой. Использовались станционные пути для отстоя поездов и вагонов с целью повышения емкости узловых станций и освобождения их от избыточного числа подвижного состава [2].

Огромную нагрузку выдержал Курский железнодорожный узел, от работы которого зависел успех воинских перевозок в районе боевых действий. Только в апреле – мае 1943 г. на Курский узел было произведено 12 массивных налетов [3].

11 апреля 1943 г. 57 немецких самолетов совершили первый налет на освобожденный Курский узел. «Бомбардировка пришлась на день узлового воскресника и продолжалась почти 9 часов, – вспоминал начальник паровозного депо Курск А. И. Мисяк. – Солнечный день стал мрачным, как перед грозой. Перерывы между бомбардировками были короткими – не более 5–6 минут...». На эстакаде склада топлива погибла вся вторая комплексная бригада (6 человек), возглавляемая бригадиром М. П. Щербаковым, которая ремонтировала в это время паровоз.

Вместе со спецформированиями железнодорожников, в восстановлении узла активное участие приняли воины 77-го путевого батальона майора П. И. Коршунова. Работники 7-й дистанции пути: дорожные мастера В. С. Алифанов, А. Г. Горбачев, бригадиры В. М. Рудых, М. С. Храмов, путейцы Н. М. Морозов, А. Н. Болдырев, Ф. Е. Черкашин, Е. Л. Логвинов и другие быстро убрали искореженные рельсы. 3 июня 1943 г. воинские поезда прошли по единственному восстановленному на станции пути. Через 35 часов станция Курск уже принимала поезда [3].

В сборнике «Восстановители железных дорог» генерал армии Н. Ф. Ватутин отмечал, что «своей самоотверженной работой, часто граничащей с подлинным героизмом, восстановительные части оказывают войскам нашего фронта неоценимую помощь. Без быстрого восстановления разрушенных отступающим противником железных дорог было бы несравненно труднее, а подчас просто невозможно решать многие важнейшие задачи наступления» [4].

И все же транспортные возможности советских войск на Курском выступе к началу лета 1943 г. были ограничены. Это заставило Военный совет Воронежского фронта обратиться с письмом в ГКО о строительстве новой железнодорожной линии для обеспечения подвоза ресурсов фронту. В письме, подписанном командующим фронтом генералом Н. Ф. Ватутиным и членом Военного совета фронта генерал-лейтенантом Н. С. Хрущевым, направленном 7 июня 1943 г. в ГКО, отмечалось, что «пропускная способность линии Касторная – Курск не обеспечивает нужды двух фронтов, а систематические налеты авиации противника на узлы Курск и Касторная создают еще большие затруднения в подвозе». Для обеспечения «самостоятельного питания фронта ресурсами с возможностью направления потоков через станции Касторная и Валуйки» Военный совет просил разрешить постройку железнодорожной линии Старый Оскол – Ржев [5].

8 июня 1943 г. ГКО принял постановление № 3522с «О строительстве железнодорожной линии Старый Оскол – Ржев». В нем, в частности, говорилось, что «в целях создания дополнительной железнодорожной коммуникации для Воронежского фронта Государственный комитет обороны постановил: 1) построить железнодорожную линию Старый Оскол – Ржев общим протяжением 95 км; 2) обязать НКПС обеспечить указанное строительство рельсами...». Приказом НКПС от 10 июня 1943 г. № С-489/Ц общее руководство строительством возложили на начальника УВВР-3 Воронежского фронта генерал-майора технических войск П. А. Кабанова. Начальником работ назначили командира 19-й железнодорожной бригады полковника А. Н. Ткачева. Было приказано приступить к строительству линии не позднее 15 июня и открыть движение к 15 августа. Сооружение линии решили вести по облегченным техническим условиям с применением небольшого уклона и шириной земляного полотна 5 метров [5].

14 июня 1943 г. курские областные организации (обком ВКП(б) и облисполком) приняли постановление о мобилизации на строительство линии 20 тыс. человек и 1000 подвод. В каждом районе области создавалась строительная колонна, в которую входили строительные отряды по 100 человек. Военный совет Воронежского фронта выделил в распоряжение начальника строительства два автомобильных батальона и 2000 красноармейцев [5].

18 июня 1943 г. начальник строительства № 217 полковник А. Н. Ткачев создал два строительных участка. Первый возглавил подполковник П. К. Кулешов – помощник командира 19-й железнодорожной бригады по технической части, второй – командир 7-й железнодорожной бригады полковник Н. И. Новосельский. Кроме того, на строительство прибыло 3 батальона 8-й железнодорожной бригады Центрального фронта и 3 батальона 23-й железнодорожной бригады Юго-Западного фронта. 4 июля 1943 г. на строительство прибыла 25-я железнодорожная бригада полковника С. Г. Силкина. Ей была поставлена задача вести укладку пути темпом 3 км в сутки и балластировку его с погрузкой местного балласта в карьере до 300 вагонов в сутки [6].

Изыскания и проектирование новой линии шли одновременно с ее строительством. Первоначальный срок окончания постройки линии был изменен на 20 июля. (Ранее в соответствии с постановлением ГКО от 8 июня 1943 г. срок открытия движения планировался к 15 августа 1943 г.). В связи с сокращением срока строительства укладку пути организовали сразу на трех участках – на двух ее вели с подвозом материалов по уложенному пути, а на третьем с боковым завозом материалов автотранспортом. Работы первой очереди были закончены к вечеру 16 июля. 19 июля, на день раньше установленного срока, по линии Старый Оскол – Сараевка было открыто движение поездов. На строительстве было выполнено около 800 тыс. куб. м земляных работ, уложено и забалластировано 68 км пути, построено 53 ис-

кусственных сооружения общим протяжением 774 м, линия связи, 2 пункта водоснабжения. Средний объем земляных работ на один километр линии составил 12 700 куб. м [6].

Военный совет Воронежского фронта в телеграмме, направленной 19 июля 1943 г. руководителям строительства № 217 генералу П. А. Кабанову и полковнику А. Н. Ткачеву, поздравил всех строителей «с успешным окончанием стройки и выразил уверенность, что они и впредь приложат все усилия на окончательный разгром немецко-фашистских захватчиков». 386 отличившихся строителей Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 сентября 1943 г. были награждены орденами и медалями [7].

Линия Старый Оскол – Ржев дала возможность разгрузить направление Касторная – Курск. Воронежский фронт получил самостоятельную железнодорожную коммуникацию и выход на рокаду Курск – Белгород, а также на изолированный участок Ржев – Обоянь. В результате дальность подвоза снабженческих грузов автотранспортом сократилась на 120–150 км. Появилась возможность организации кольцевого движения поездов по маршруту Касторная – Курск – Сараевка – Старый Оскол, что резко повышало провозную способность железных дорог в полосе Воронежского и Центрального фронтов.

Таким образом, своим героическим трудом в дни Курской битвы железнодорожники еще раз доказали, что «транспорт – есть родной брат Красной армии» и оказали поддержку в разгроме врага на рубежах Огненной дуги.

Советские железнодорожники во время развернувшейся 5 июля 1943 г. Курской битвы содействовали в осуществлении важнейших оперативных замыслов Ставки Верховного Главнокомандования. В данный период железнодорожники подали в район Курского выступа 3572 оперативных эшелона (171 789 вагонов), среди них 1410 эшелонов с боевой техникой. Только Курский узел для Центрального фронта в марте – августе 1943 года принял 1789 поездов [8].

Глубокую благодарность и восхищение вызывают и поныне мужество и самоотверженный труд железнодорожников в ту трудную пору, сумевших не только восстановить железнодорожные коммуникации, но и расширить их и организовать бесперебойное снабжение войск на Курской дуге.

Список литературы

1 Тыл Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / И. М. Голушко, Ю. В. Плотников, Н. А. Антипенко [и др.] ; под общ. ред. С. К. Куркоткина. – М. : Воениздат, 1977. – 559 с.

2 Косович, С. С. Советские железнодорожные : воен.-ист. очерк / С. С. Косович, А. М. Филимонов. – М. : Воениздат, 1984. – 309 с.

3 Военные сообщения в битве под Курском / под общ. ред. А. Г. Чернякова. – М. : Воениздат, 1951. – 96 с.

4 Восстановители железных дорог : сб. ст. / сост. Полит. отд. ж.-д. войск НКПС. – М. : 1-я тип. Трансжелдориздата, 1944. – 162 с.

5 Военные сообщения в решающих операциях Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. – СПб., 1995. – С. 33.

6 **Куманев, Г. А.** Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941–1945 гг. / Г. А. Куманев. – М. : Наука, 1988. – 368 с.

7 **Молчанов, Ю. М.** Деятельность партийных организаций по руководству железнодорожным транспортом в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. : автореф. дис. ... кандидата ист. наук: 07.570 / Ю. М. Молчанов ; Перм. гос. ун-т им. А. М. Горького. – Пермь, 1970. – 262 с.

8 Сборник указов, постановлений, решений, распоряжений и приказов военного времени: 1942–1943 гг. – М. : Газет.-книж. изд.-во, 1944. – 272 с.

УДК 355.486

ДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛОРУССИИ ВО ВРЕМЯ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

М. М. ДОМБРОВСКАЯ

*Научно-исследовательский испытательный центр
железнодорожных войск Министерства обороны Российской Федерации,
г. Москва*

Великая Отечественная война 1941–1945 гг. стала тяжелейшим испытанием, выпавшим на долю нашего народа. Через это испытание до полной победы над врагом прошли и военные железнодорожники, которые в едином строю с воинами всех родов войск встали на пути врага.

Советскому Союзу противостоял не только коварный и жестокий, но сильный и опытный враг. Помимо собственных значительных людских и материальных ресурсов, гитлеровская Германия к моменту нападения на СССР овладела ресурсами практически всех покорённых к тому времени стран Европы: Чехословакии, Австрии, Польши, Югославии, Греции, Дании, Норвегии, Франции. При этом общая площадь Германии, с учётом территории стран – её союзников в Европе, увеличилась в 5,9 раза, а численность населения – в 3,7 раза [1].

С точки зрения извлечения уроков истории надо бы глубоко задуматься, как же Красная армия, терпевшая в 1941 году неудачи, в 1945 вышла к Берлину совершенно иной, отлаженной во всех отношениях несокрушимой силой.

Отдавая дань уважения заслугам представителей всех родов войск, необходимо отметить, что нет ни одной крупной операции, проведённой войсками Красной армии в годы войны, в обеспечении которой не прини-