

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-

мали бы участие железнодорожные войска. Перед военными железнодорожниками стояла задача любыми способами сохранить живучесть железнодорожных линий, станций и других железнодорожных устройств как единого целого.

Приведу несколько фактов, которые касаются действий железнодорожных войск в период 1941–1944 гг. на территории Белоруссии.

В начале 1941 года, в связи с нараставшей угрозой вооруженного нападения фашистской Германии, советское руководство приняло ряд мер по усилению оборонной мощи нашей страны, и в том числе по ускорению строительства железных дорог. Узким местом на некоторых направлениях являлась слабая пропускная способность железных дорог, особенно это касалось вновь присоединённых в 1939 году территорий Западной Белоруссии и Западной Украины, где железные дороги имели западноевропейскую колею.

Строительство новых железнодорожных линий Оранчицы – Беловежа – Бельск, Тимковичи – Барановичи, Киверцы – Луцк – Бойница, Вапнярка – Ямполь – Могилев-Подольский было возложено на Железнодорожные войска. Сроки работ предельно жесткие: 10–25 апреля 1941 года – начало работ, окончание – конец 1941 года. Поэтому к началу Великой Отечественной войны из 13 имевшихся железнодорожных бригад 10 находились в западных районах страны на строительстве новых железных дорог и реконструкции старых [2]. Завершить намеченные работы помешало вероломное нападение фашистской Германии на СССР 22 июня 1941 года.

Первыми из железнодорожных войск вступили в бой части 6-й отдельной железнодорожной бригады, героически защищая город и станцию Столбцы под Минском, а также территорию Свислочского района, бои за который длились до конца июня 1941 года.

Личный состав 17-й отдельной железнодорожной бригады участвовал в обороне Бобруйска, причём командир бригады полковник В. П. Васильев был назначен начальником гарнизона и на него была возложена задача организации обороны города. На западных окраинах города ротой старшего лейтенанта И. В. Гуштейна были отбиты три атаки гитлеровцев. Когда фашисты пошли в четвертую, отбиваться уже было нечем: патроны на исходе, гранаты израсходованы – тогда командир роты повел своих бойцов в рукопашную. В бою пали многие, погиб и отважный командир, но в течение двух суток, пока не подошли стрелковые части, через этот рубеж обороны враг не прошел.

С целью воспрепятствовать продвижению противника части 26-й отдельной железнодорожной бригады в начале июля 1941 года приступили к проведению заградительных работ на участках Полоцк – Витебск, Витебск – Невель, Орша – Смоленск и Орша – Витебск. Личный состав 17-й отдельной железнодорожной бригады был направлен на участки Могилев – Кричев, Жлобин – Гомель и Гомель – Речица. Уже 6 июля подраз-

делениями бригады были взорваны железнодорожные мосты через реки Друть и Днепр у Рогачева, а 9 июля части бригады отражали атаки врага у Жлобина и взорвали мост через Днепр вместе с вступившей на него пехотой противника [3].

Железнодорожные войска получили задачи ведением работ по заграждению железных дорог воспрепятствовать продвижению по ним противника, обеспечить охрану прифронтовых железнодорожных участков от действий диверсионных групп противника, ликвидировать последствия налетов вражеской авиации на железные дороги, эвакуировать подвижной состав и имущество, а в случае невозможности вывоза – уничтожить его. Например, военные железнодорожники обеспечили пропуск 3 388 вагонов через станцию Орша. После окончания работ по эвакуации были взорваны все искусственные и технические сооружения на станции, кольцевой виадук и мост в сторону Москвы [3].

Советско-германский фронт стал главным фронтом Второй мировой войны и оказал решающее влияние на её исход. Здесь в 1941 году потерпела крах фашистская стратегия «молниеносной войны», а в 1942–1943 годах – достигнут коренной перелом в войне, когда Германия была вынуждена перейти к стратегической обороне.

К этому времени железнодорожные войска накопили определённый опыт ведения восстановительных работ, применяли методы наиболее эффективного использования имевшихся сил и средств. В повышении темпов

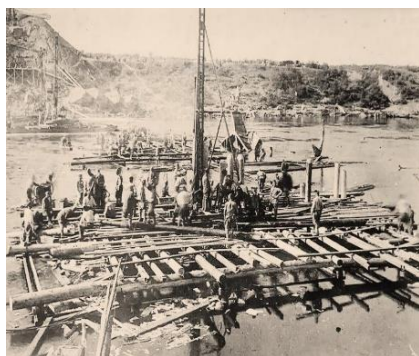


Рисунок 1 – Забивка свай на восстанавливаемом мосту через р. Западную Двину у Витебска

восстановления железных дорог и особенно искусственных сооружений важное значение имело то обстоятельство, что в ходе войны войска освоили и применили много новых механизмов, большинство из которых изготавливалось силами самих войск в центральных и фронтовых железнодорожных парках, на фронтовых базах и в мастерских частей. Например, при сооружении мостов забивка свай полностью осуществлялась механическим способом с помощью паровых и дизельных копровых установок (рисунок 1). Так военные железнодорожники справились с

исключительно сложным восстановлением железнодорожных коммуникаций при подготовке к Белорусской наступательной операции «Багратион».

При одновременном наступлении на широком фронте огромная группировка войск требовала хорошей работы железных дорог для манёвра и подвоза материальных средств. Обеспечивая продвижение войск Красной армии, военные железнодорожники, проявив исключительную самоотверженность и трудовой героизм, проделали огромную работу: разминировали железнодорожные объекты; перешивали пути на союзную колею; в полосе действия фронтов восстанавливали станционные пути, в освобождённых районах – железнодорожные участки, а также мосты через реки Западная Двина, Днепр, Березина, Припять (рисунок 2), Западный Буг (рисунок 3).

Для обеспечения высокого темпа восстановления потребовались хорошо налаженная техническая разведка железнодорожных участков и их разминирование. На территории Белоруссии службам технической разведки большую помощь оказывали штабы партизанского движения. Исключительно большую работу выполнили минеры. Только на подходах к Жлобину и на участках Жлобин – Бобруйск – Осиповичи – Тимковичи и Барановичи – Лунинец было снято 14470 мин, на участках Калинковичи – Старушки – Лунинец – Городец обезврежено более 20 тыс. мин, на подступах к Ковелю и на участке Ковель – Брест снято 22558 различных мин [4].

Равняясь на успехи наступающих войск Красной армии, военные железнодорожники повышали темпы восстановления. На ряде объектов нормы выработки были перевыполнены в два раза. Средний темп восстановительных работ в полосе действия фронтов достигал 25 км в сутки, на мостовых переходах – до 38 пог. м в сутки [3].

В период подготовки к операции силами 13 отдельных бригад железнодорожных войск с приданными им спецформированиями НКПС, действовавшими в составе четырёх управлений военно-восстановительных работ 1-го Прибалтийского, 1, 2 и 3-го Белорусских фронтов, было введено в строй свыше 35 тыс. км железнодорожных линий, более 2,5 тыс. станций и



Рисунок 2 – Восстановленный мост через р. Припять у г. Мозыря, март 1944 г.



Рисунок 3 – Установка пролетного строения консольным краном на мосту через р. Западный Буг, август 1944 г.

разъездов, более 5,5 тыс. мостов и труб, сотни паровозных и вагонных депо. К началу операции железные дороги на всех фронтах были восстановлены, каждая общевойсковая армия имела свои станции снабжения и выгрузочные станции [4]. Восстановленная железнодорожная связь позволила своевременно управлять движением поездов.

Важно отметить, что помощь военным железнодорожникам оказывало местное население. Например, при восстановлении моста через р. Припять у Мозыря земляные работы выполняли около 2600 жителей близлежащих сёл. Местные железнодорожники и население были задействованы для выполнения ряда работ и перешивки пути при восстановлении железнодорожного участка Шуховцы – Орша [5]. Так ковалась общая Победа.

Великая Отечественная война была особенной по своим движущим силам: весь советский многонациональный народ стал творцом Победы. Из 196,7 млн человек, составлявших население СССР, в Красную армию были призваны около 34,5 млн его граждан [1]. Все остальные, от мала до велика, тоже находились в трудовом строю. Они жили и трудились, руководствуясь требованием: «Всё для фронта! Всё для Победы!». В этой войне наш многонациональный народ совершил великий подвиг, проявил неодолимую силу духа, отстаивая своё право на свободное, самостоятельное развитие, право жить, растить детей и внуков, передавая им духовные ценности и традиции.

Память о военных железнодорожниках хранят на белорусской земле. Бюсты Героя Советского Союза сержанта железнодорожных войск В. П. Мирошниченко и комиссара 77-го отдельного строительного-путевого железнодорожного батальона А. А. Галафеева установлены на территории 30-й Краснознамённой отдельной железнодорожной бригады железнодорожных войск Республики Беларусь. В честь своего земляка, Героя Советского Союза полковника А. И. Уласовца, который в 1944 году возглавлял штаб 5-й отдельной железнодорожной бригады, названа улица в г. Слуцке. На родине Героя, в селе Лопатичи Слуцкого района, установлена мемориальная доска. В Бресте, в парке 1 Мая, находится братская могила советских воинов, в которой захоронен полковник Уласовец, имя Героя высечено на мраморной плите.

Такие символы памяти – свидетельства воинской доблести военных железнодорожников – воспитывают уважение к отечественной истории и способствуют сохранению исторической памяти.

### Список литературы

- 1 Великая Отечественная война в цифрах. – М. : Воениздат, 2020. – 674 с.
- 2 Железнодорожные войска в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. Материалы к истории железнодорожных войск Советской Армии. – М. : Воениздат, 1963. – 462 с.

3 Стальными дорогами испытаний и побед. Кн. 1 / под ред. О. И. Косенкова. – СПб. : Политех-пресс, 2023. – 424 с.

4 Наш путь к Победе / под общ. О. И. Косенкова. – СПб. : Типография ВИ (ЖДВ и ВОСО), 2015. – 314 с.

5 Стальными дорогами испытаний и побед : военно-исторический труд : в 4 кн. / М. А. Левин, В. Н. Петропавловский, С. В. Лелеко [и др.] ; под ред. О. И. Косенкова. – СПб. : Политех-пресс, 2023. – 424 с. – Кн. 1: Железнодорожные войска и специальные формирования НКПС в первом периоде Великой Отечественной войны. – 2023. – 423 с.

УДК 94(476) "1941/1945"

## **ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПАРТИЗАН ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ И РЕГУЛЯРНЫХ ВОИНСКИХ ФОРМИРОВАНИЙ В ОПЕРАЦИЯХ НА ГОМЕЛЬЩИНЕ**

*К. В. ЕФИМЧИК, Н. С. МАТУЗКО, З. С. ШЕВЧУК*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В настоящем исследовании, основанном на материалах национального архива Республики Беларусь, предпринята попытка отразить совместные действия партизан Гомельской области и войск Белорусского (бывшего Центрального) фронта под командованием К. К. Рокоссовского во время Гомельско-Речицкой операции 10–30 ноября 1943 г., положившей начало массовому освобождению территории Беларуси от оккупантов. Вместе с тем это и первая операция, в ходе которой была отработана стратегия и тактика взаимодействия партизанских соединений и частей Красной армии во время проведения крупных наступательных операций.

К осени 1943 г. на территории Гомельщины действовали, по подсчетам, 27 партизанских бригад численностью 24631 человек, а также десятки отдельных партизанских отрядов. Во всех крупных партизанских формированиях к этому времени имелась устойчивая радиосвязь с БШПД и фронтовым командованием, посредством которой на «Большую землю» постоянно передавалась ценная оперативная разведывательная информация, а также осуществлялись руководство и координация действий партизан во вражеском тылу. Необходимую помощь партизаны получали воздушным путем, для этого на территории Гомельской области в тылу врага было оборудовано 11 партизанских аэродромов.

Действия партизан, особенно по разрушению коммуникаций противника, приобрели особое значение во время общего наступления Красной армии в августе 1943 г., что в значительной мере содействовало быстрейшему освобождению Беларуси от гитлеровских захватчиков. Именно в это время,