

хватила плацдарм и обеспечила переправу основных сил. Воины 119-й стрелковой дивизии также проявили мужество и отвагу при форсировании реки.

После прорыва немецкой обороны советские войска ворвались в Полоцк. Начались ожесточенные уличные бои. 332-я и 119-я стрелковые дивизии, взаимодействуя с другими частями, штурмом брали каждый дом, каждый квартал, уничтожая немецкие гарнизоны [4].

В ходе Полоцкой операции воины 332-й и 119-й стрелковых дивизий проявили массовый героизм и самопожертвование. Многие бойцы и командиры совершили подвиги, которые стали примером мужества и стойкости.

Можно привести множество примеров героизма солдат и офицеров. Например, подвиг автоматчиков, которые под огнем противника прорвались к вражескому дзоту и уничтожили его гранатами, обеспечив продвижение своей роты. Или подвиг саперов, которые, рискуя жизнью, разминировали мост через Западную Двину, обеспечив переправу техники и боеприпасов [5].

Освобождение Полоцка далось дорогой ценой. 332-я и 119-я стрелковые дивизии понесли значительные потери в личном составе. По официальным данным, эти потери составили около 1600 человек. Освобождение Полоцка стало важным моментом, приблизившим победу нашего народа в Великой Отечественной войне.

Список литературы

1 332-я стрелковая дивизия // Военно-исторический журнал. – 1989. – № 1. – С. 68–71.

2 **Баграмян, И. Х.** Так шли мы к победе / И. Х. Баграмян. – М. : Воениздат, 1977. – С. 334, 336–339.

3 Операция «Багратион». Освобождение Белоруссии / В. А. Жилин, В. Греджев, В. Черногор [и др.]. – М. : Олма-Пресс, 2004. – 488 с.

4 Памяць. Гіст.-дакум. хроніка Полацка / пад рэд. Г. П. Пашкова. – Мінск : БелЭн, 2002. – 912 с.

5 Памяць. Гіст.-дакум. хроніка Полацкага р-на / пад рэд. Г. П. Пашкова. – Мінск : Выш шк., 1999. – 700 с.

УДК 656.2:94(100) "1939/45"

БЕЛОРУССКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Д. В. ЗАХАРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Изучение истории, подвига советского народа во время Великой Отечественной войне способствует формированию у молодого поколения чувства

патриотизма, гордости за свою Родину. Советский народ совершил героический подвиг, несмотря на тяжелые лишения и испытания, показал несокрушимую волю к Победе. В борьбе с фашистами свой достойный вклад внесли белорусские железнодорожники, в том числе железнодорожники Гомеля.

В тяжелейших военных условиях под обстрелами и бомбежками железнодорожники с честью выполняли свою работу на высоком уровне: обеспечивали эвакуацию предприятий и людей, подвоз боеприпасов и военной техники к местам боевых действий, доставку продуктов и материалов. Значительный вклад в борьбе с фашистами внесли железнодорожники разных специальностей – они проявили трудовой героизм, мужество, работали в тяжелейших условиях, не жалея здоровья, времени и сил, выполняя различные работы.

В начале войны срочно на восток были эвакуированы предприятия и значительная часть населения. Осенью 1941 года железнодорожники эвакуировали оборудование гомельских заводов. В течение 8 суток было погружено и отправлено свыше 800 вагонов со станками, оборудованием, деталями. Из Гомеля на Урал и в Поволжье только в августе было отправлено оборудование 42 промышленных предприятий. Только для эвакуации станков и материалов завода «Гомсельмаш», станкостроительного им. Кирова и паровозоремонтного заводов потребовалось более 2,5 тыс. вагонов. Из Гомеля отправлялось только для вывоза грузов 250–300 вагонов ежедневно. Более 80 тыс. человек было отправлено железнодорожным транспортом на восток [2].

В начале войны Сидоренко Т. А. три месяца работала осмотрщиком-автоматчиком Гомельского вагонного участка. В сентябре 1941 года Гомельское вагонное депо двумя эшелонами было эвакуировано на станцию Абдулино Куйбышевской железной дороги. Там в дальнейшем она самостоятельно отправляла поезда и обучала молодежь [4].

Гомельский паровозоремонтный завод был эвакуирован в столицу Башкирии, г. Уфу. Завод ремонтировал и выпускал бронепоезда. В 1942 и 1943 годах рабочими завода было изготовлено сверх плана по два бронепоезда [6].

Машинист паровоза, отважная 23-летняя девушка, Чухнюк Е. М., водила большегрузные поезда в Оршу, Могилев и т. д. В первый день войны она привела состав из Гомеля на станцию Чернигов. Раздалась сирена воздушной тревоги – немецкий самолет разворачивался в сторону станции. Чтобы сбить с толку немецкого летчика, Лена, так называли ее коллеги, сначала набрала скорость, а затем резко применила торможение. Снаряды взрывались то впереди, то позади поезда. Самолет, растратив весь боезапас, улетел. Летом 1942 г., когда начали формироваться паровозные резервы, Чухнюк Е. М. работала старшим машинистом паровозной колонны № 4. Во время войны она водила эшелоны с боеприпасами, была ранена. За особые заслуги в обеспечении перевозок удостоена звания Героя Социалистического Труда [5].

Эвакуация потребовала значительное количество вагонов. На дорогах Советского Союза, в том числе и в Белоруссии, курсировали вагоны, построенные до начала войны. Созданные в 1875 году и находившиеся в эксплуатации в период с 1870 до 1940 гг., крытые двухосные товарные вагоны были переоборудованы в вагоны-теплушки. В вагоне размещались двух- или трехъярусные нары, в загрузочные бортовые люки вставлялись рамы со стеклами. Вагон обогревался печкой буржуйкой, которая размещалась в центре вагона. Для утепления вагона внутри использовались деревянные щиты и двойной войлок. Поперечный брус, установленный в дверном проеме, предохранял людей от выпадения. В вагоне помещалось 40 человек или 20 человек и 4 лошади. Грузоподъемность вагона составляла 16 тонн.

Вагоны-теплушки более поздней постройки изготавливались с тормозными площадками, имели буфера, а некоторые были оборудованы автоцепкой. Четырехосные вагоны-платформы переоборудовались в шестиосные – подкатывалась дополнительная тележка под середину вагона. Грузоподъемность вагона в результате увеличивалась в 1,5–2 раза [2].

По железной дороге перемещались бронепоезда, восстановительно-санитарные поезда и санитарные летучки. В состав бронепоезда входили: бронированный паровоз, впереди и сзади которого находились бронев вагоны и по две контрольные платформы с каждой стороны. Платформы загружались мешками с песком, запасными рельсами со шпалами, инструментом и противопожарным инвентарем, чтобы мины нажимного действия попадали только на платформу с балластом и не наносили вреда боевой части бронепоезда. Экипажем бронепоезда производился ремонт путей, разбитых минами. Если поезд шел в бой, то базу оставляли в тылу на своей железнодорожной станции в безопасном месте.

Гомельские железнодорожники создали 30 передвижных баз по ремонту военной техники, переоборудовали под бронепоезд два паровоза с платформами. Железнодорожники Жлобина оперативно оборудовали бронепоезд на основе четырехосных платформ [6].

Курсировали военно-санитарные поезда двух категорий: одни выполняли рейсы по маршрутам фронт – тыловые госпитали, а другие временные – санитарные летучки, предназначались для перевозки раненых в ближайший тыл. Военно-санитарные поезда были составлены из пассажирских вагонов для раненых, изолятора, аптеки, перевязочной, кухни и др. Санитарные летучки, в отличие от санитарных поездов, были составлены не из пассажирских, а из крытых грузовых вагонов, переоборудованных для перевозки раненых. Санитарные летучки изготавливались на Жлобинском железнодорожном узле [7].

Поездная бригада, обслуживающая санитарный поезд, состояла из поездных вагонных мастеров, проводников, поездного электромонтера и машиниста электростанции. Ремонт вагонов, замену окон, смену колесных пар поездов

ная бригада проводила своими силами. Такой санитарный поезд, например, мог доставить в тыл более 500 раненых. Чтобы поддержать здоровье раненых, вагоны оборудовались дополнительными устройствами для перевозки мелкой живности (поросят, птицы и т. п.), выращивания лука и другой зелени. Советская писательница Вера Панова писала о санитарных поездах: «На дальних запасных путях, возле длинного забора, стоял красавец поезд: свежеращенные темно-зеленые вагоны, алые кресты на белом поле; на окнах – ослепительной чистоты полотняные занавески ручной вышивки» [7].

В тяжелейших условиях железнодорожники обеспечивали бесперебойную работу транспорта. Особенно остро стояла проблема обеспечения безопасности движения. В отличие от мирного времени график движения поездов был параллельным, времена хода по перегонам и на стоянках на станциях по техническим надобностям были приняты для всех поездов одинаковыми. При параллельном графике исключался обгон одних поездов другими. Отцепка вагонов на станциях от одних поездов и прицепка к другим не производилась, что способствовало увеличению пропускной способности. Правила технической эксплуатации, в связи с постоянными обстрелами и бомбежками, соблюдать было сложно. С целью обеспечения безопасности движения применялась система «живая блокировка». Сигналы были расставлены на расстоянии видимости (800–900 м друг от друга) вдоль железной дороги. Таким образом, с помощью сигнальных флажков сигналы передавали информацию о свободности или занятости следующего отрезка пути. Поезда следовали на расстоянии видимости караванным способом, т. е. машинист последующего поезда видел хвост предыдущего и готов был в любой момент затормозить поезд или увеличить скорость. Маневровая работа ночью часто производилась в условиях светомаскировки [1].

В ходе войны почти полностью были разрушены железнодорожные станции и даже целые узлы Витебска, Минска, Гомеля, Орши, Могилева, Полоцка, Барановичей и др. Фашистскими захватчиками в Белоруссии было уничтожено 5,5 тыс. км железнодорожных путей, разрушено или вывезено 3,5 тыс. стрелочных переводов, сожжено около 90 % строений жилого фонда и производственных зданий железных дорог [3].

При отступлении фашисты взрывали и корезили рельсовую колею или пускали путеразрушитель «крюк». Он вздымал и скручивал рельсошпальную решетку, и рельсы становились непригодными для дальнейшего использования. Железнодорожники по возможности восстанавливали колею. Путеразрушители, ранее применяемые, разрушали только рельсы и незначительную часть креплений. При этом балластная призма и шпалы оставались неразрушенными [1].

По мере освобождения территорий советскими войсками восстанавливались железнодорожные коммуникации, создавались батальоны: железнодо-

рожные путевые, мостовые, связи и механизации работ, эксплуатационные роты, объединенные в особый корпус железнодорожных войск.

Для восстановления железных дорог создавались подвижные формирования головные ремонтно-восстановительные и мостовые поезда, восстановительные «летучки» пути, связи, водоснабжения и мостов.

В связи с отсутствием материалов железнодорожникам приходилось испытывать трудности при восстановлении разрушенных фашистами объектов. Путьцы вынуждены были укладывать куски рельсов со стыками в шахматном порядке, по нормам было принято по «наугольнику». Значительные трудности возникали при восстановлении высоких насыпей, проходящих через болотистые места, т. к. грунт вблизи подорванных мест почти полностью отсутствовал.

Необходимы были значительные затраты для восстановления разбитых, сильно поврежденных локомотивов и вагонов. Положение осложнялось нехваткой запасных частей и материалов. Так, гомельские железнодорожники поддержали инициативу машиниста паровоза Евмененко, который в свободное время обязался трудиться ежедневно по 5 часов на восстановительных работах. С рабочими и служащими работали члены их семей. Налеты авиации врага, пытавшегося сдержать темпы наступления войск и восстановления Гомельского узла, прерывали работы по восстановлению движения поездов [3].

Поврежденные вагоны, в т. ч. немецкие, переоборудовались под механические мастерские, столовые, служебные помещения. Железнодорожники восстанавливали цеха и депо. В их числе Цейтлин Г. А. – вагонный мастер, в военное время обслуживающий прифронтовой участок, после ухода фашистов принимал участие в восстановлении депо [4].

Железнодорожники работали в чрезвычайно трудных военных условиях. Подвиг железнодорожников является примером мужества и героизма и достоин светлой памяти многих поколений.

Список литературы

1 **Захаров, Д. В.** Патриотическое воспитание студентов на примере подвига железнодорожников в годы Великой Отечественной войны / Д. В. Захаров // Инновационный опыт идеологической, воспитательной и информационной работы в учреждениях высшего образования : материалы Респ. науч.-практ. конф., г. Гомель, 22 апр. 2025 г. / Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. Г. М. Чайнковой. – Гомель, 2025. – С. 140–143.

2 **Захарова, Т. В.** Вагоны и вагонное хозяйство в годы Великой Отечественной войны / Т. В. Захарова // Векапомные дни вызваления : материалы Респ. науч.-практ. конф., посвящ. 75-летию освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков, г. Гомель, 2 мая 2019 г. / Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. Е. Г. Кириченко. – Гомель, 2019. – С. 74–78.

3 Белорусские железнодорожники в тылу, на фронте и в специализированных НКПС // Белорусская железная дорога. – URL: http://www.history.rw.by/zheleznye_dorogi/beloruskie_zheleznodorozhniki_v/ (дата обращения: 22.09.2025).

4 Вагонное депо Гомель // Белорусская железная дорога. – URL: https://gomel-rw.by/about_us/event-archive/our-soldiers-of-the-victory/our-soldiers-of-the-victory_-vagonnoe_depо_Gomel.php (дата обращения: 25.09.2025).

5 Чухнюк. Елена Мироновна // Знаменитые гомельчане. – URL: <https://person-gomelhistory.by/chuhnuk-elena-mironovna> (дата обращения: 25.09.2025).

6 Как Беларусь и Урал вместе ковали оружие Победы // Sputnik Беларусь. – URL: <https://sputnik.by/20200414/Belarus-i-Ural-vmeste-kovali-oruzhie-Pobedy-1044441624.html> (дата обращения: 25.09.2025).

7 **Скоморохов, Р.** Составы жизни. Санитарные поезда НКП / Р. Скоморохов // Военное обозрение. – URL: <https://topwar.ru/148735-sostavy-zhizni-sanitarnye-poezdankps.html> (дата обращения: 25.09.2025).

УДК 94(476) "1941/1945"

ГОМЕЛЬСКО-РЕЧИЦКАЯ ОПЕРАЦИЯ

И. В. ЗИНКЕВИЧ, М. Д. БАШЛАКОВ

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

Огромным количеством жизней белорусского народа заплатила Беларусь в годы Великой Отечественной войны за право независимости и свободы. Целых четыре беспощадных года на нашей земле велись оборонительные действия против фашистских оккупантов. Каждый житель Беларуси стал защитником своей Родины. И время не в силах стереть память о прожитых страшных днях войны. Гитлеровцы беспощадно сжигали целые деревни, расстреливали женщин, мужчин, детей. Домогались, били, издевались, грабили все до последней копейки. Но не смогли сломить дух наших предков. К осени 1943 года немецкие войска значительно ослабили свои позиции. При успешном форсировании реки Днепр и Сож в сентябре и октябре 1943 года удалось отвоевать первые населённые пункты Беларуси, такие как Комарин, Лоев, Ветка, Лиозно. После разгрома врага здесь восстанавливалась спокойная и мирная жизнь. Но, не смотря на это, до освобождения всей страны было еще далеко. Граждане, солдаты и командиры были полны решимости и смелости продолжать наступательную операцию по освобождению территорий республики ради спасения мирного населения не только советских территорий, но и всего мира. В ноябре 1943 года войска Центрального фронта готовились к завершающим боям за Гомель. На тот момент немаловажную роль сыграла Гомельско-Речицкая наступательная операция. В проведении этой операции огромную услугу оказывали партизаны, которые наносили удары по эшелонам противника, уничтожали железнодорожные пути, строили переправы для личного состава Красной армии, выделяли проводников.