

4 Личное, секретное и строго доверительное послание от г-на Черчилля Маршалу Сталину от 27 сентября 1944 г. № 326, п. 1. // Хронос. Библиотека. Переписка Сталина. – URL: http://www.hrono.info/libris/stalin/stalin1944_1.php (дата обращения: 09.01.2020).

5 Данилов, А. Министр обороны генерал-лейтенант Андрей Равков: «Цена, заплаченная Беларусью за Победу, была поистине огромной» / А. Данилов // Белорусская военная газета. – URL: <http://archive.vsr.mil.by/2015/page/77/> (дата обращения: 28.01.2020).

6 Фучик, Ю. Репортаж с петлёй на шее / Ю. Фучик ; пер. с чеш. В. Андриянов, З. Грабца. – М. : Молодая гвардия, 1981, 1982. – 2-е изд., доп. – 1991. – 272 с.

УДК 93/94

ВОИНЫ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ В БОЯХ НА СТАНЦИИ СТОЛБЦЫ 27 ИЮНЯ 1945 ГОДА

Ю. В. САДОВ

*Военный институт (железнодорожных войск и военных сообщений)
Военной академии материально-технического обеспечения
им. генерала армии А. В. Хрулёва, Российская Федерация, г. Петергоф*

История железнодорожных войск полна примеров трудовых подвигов и свершений в эпоху императорской России, СССР, в настоящее время. Во время Великой Отечественной войны солдаты и командиры железнодорожных войск ковали вместе с армией и народом общую победу, с первых дней активно участвовали в заграждении железнодорожных и иных важных стратегических объектов, часто оказываясь в нейтральной полосе между частями Красной армии и вермахта.

Многочисленные примеры героизма и отваги воинов-железнодорожников отражены в памятниках, мемориальных досках, почтовых марках, но, стоит признать, эти примеры мужества и стойкости остались в тени подвигов пограничников, танкистов, пехотинцев и даже связистов. Вся страна знает танкиста Зиновия Колобанова, пограничника Андрея Кижеватова, лётчика Виктора Талалихина и др. А подвиг воинов-железнодорожников, сражавшихся насмерть в самом начале войны и совершивших, возможно, одну из первых успешных контратак, в результате которой фашисты отступили из захваченного стратегически важного города Столбцы, не знает никто.

Необходимо признать, что современному поколению неизвестно имя командира этого героического гарнизона полковника, впоследствии генерал-майора Дмитрия Андреевича Терюхова, награждённого орденом Ленина, трижды орденом Красного Знамени и другими не менее почётными орденами и медалями.

Справедливости ради стоит отметить, что на западной окраине города Далматово в Курганской области улица Транспортная была переименована в честь героя-земляка, но эта информация не получила широкого распространения [5]. Даже в родном для героя Военном институте (Железнодорожных войск и военных сообщений), в котором Терюхов служил в 1920-е годы командиром роты курсантского батальона, о нём практически нет информации.

Согласно автобиографии, Дмитрий Андреевич Терюхов родился 1 ноября 1901 года в селе Далматово Шадринского уезда (ныне город Далматово Курганской области) в бедной крестьянской семье [1, с. 1]. Окончил трёхклассную начальную школу в 1912 году с «Похвальным листом». В том же году выдержал вступительный экзамен в Далматовское городское училище, которое успешно завершил в 1916 году.

В первой профессии надсмотрщика телеграфа долго проработать не успел – началась Гражданская война. Красноармеец Терюхов три года сражался на фронтах Гражданской, успел побывать в плену, бежал, контуженным чуть было не был похоронен заживо. Переболел тифом.

Первые командные пехотно-пулемётные курсы в городе Саратове закончил в 1922 году на оценку «отлично». В автобиографии Терюхов вспоминает страшный голод, разразившийся во всём Поволжье. Треть своего пайка курсанты отдавали нуждающимся, потому сами постоянно испытывали голод [1, с. 14].

После окончания курсов был направлен на должность командира взвода Ижевской оружейно-технической школы, которая в 1923 году была передислоцирована в город Петроград. Это был переломный момент в биографии Терюхова. По прибытии в Петроград он был назначен «на должность командира взвода в Ленинградскую военно-железнодорожную школу, вскоре переименованную в школу военных сообщений им. М. В. Фрунзе» [1, с. 14].

Вот что писал Терюхов о командирах училища: «В этой школе мне повезло на непосредственных и прямых начальников. Особое положительное влияние на меня производил стиль работы начальника школы Ивана Петровича Сальникова. Бывший офицер царской армии, соратник и ближайший сотрудник М. В. Фрунзе в период гражданской войны, он был также образцом для меня во всех отношениях во всей моей дальнейшей службе» [1, с. 15].

В межвоенный период училище было образцовым. Сохранилось множество восторженных отзывов об организации учебного процесса: «Учёба на курсах была поставлена на высоком уровне, вначале мне было даже трудно, свободного времени почти не оставалось, но позже мы старались выкроить его, чтобы ознакомиться с этим замечательным городом, его архитектурой и музеями», – писал в своих воспоминаниях В. В. Безвёсельный, проходивший в те годы курсы усовершенствования командного состава [4].

В 1932 году Дмитрий Андреевич был назначен командиром 12-го железнодорожного строительного полка 3-й железнодорожной бригады. В 1936 году присвоено звание полковника.

С 1 января 1937 года выполнял обязанности начальника штаба 3-й железнодорожной бригады Особого корпуса железнодорожных войск. В 1937 году группа подчинённых ему офицеров была обвинена в антисоветском заговоре. Терюхов стал доказывать их невиновность, за что в октябре 1937 года был снят с должности с формулировкой «за защиту врагов народа» и исключён из членов ВКП(б). Настоятельность в поисках истины привела к тому, что Терюхова восстановили в партии и повысили в должности.

С мая 1938 года начальник штаба Особого корпуса железнодорожных войск. В 1940 году окончил Высшую советскую школу штабной службы командного состава РККА в Москве. В начале 1941 года был назначен на должность командира 6-й отдельной железнодорожной бригады, расположенной в Белоруссии. Штаб бригады находился в Барановичах. Именно здесь, в Западной Белоруссии, его застала Великая Отечественная война.

В первые дни войны Дмитрий Андреевич со своими подчинёнными принял неравный бой на станции Столбцы. К сожалению, об этом героическом бое мало известно, а в военно-исторической литературе, посвящённой Великой Отечественной войне, этот эпизод отражён слабо. Даже на мемориальной доске, размещённой на стене вокзала станции, о воинах-железнодорожниках не сказано ни слова. Вольный перевод с белорусского языка следующий: «В конце июня 1941 года на железнодорожной станции Столбцы принял жестокий бой с наступающими фашистскими войсками зенитно-артиллерийский дивизион под командованием капитана Синяговского и три экипажа бронепоезда № 44 под руководством лейтенанта Ключева». На сайте Министерства обороны размещены документы с подробным описанием подвига капитана Синяговского [3], о действиях воинов-железнодорожников информации нет.

Что же произошло 27 июня 1941 года на станции Столбцы? Чем примечателен этот бой, что о нём необходимо вспомнить и даже внести в летопись боевого пути железнодорожных войск России? Почему значение контратаки 6-й железнодорожной бригады стало одним из ключевых эпизодов начала войны?

Железнодорожная станция Столбцы располагается в 30 км западнее Минска. Через населённый пункт с одноимённым названием протекает река Неман. Захватив этот ключевой пункт, немцы получали прямую дорогу на Минск. 25 июня 1941 года части 6-й железнодорожной бригады прибыли на станцию Столбцы для выполнения задач по своему штатному назначению – обслуживания участка Барановичи – Столбцы – Минск. В боях бригада участвовать не собиралась. Да и чем? На вооружении бригады были только винтовки Мосина.

По прибытии на станцию было установлено, что в направлении на Столбцы движется колонна танков и мотопехоты противника. Это была 17-я танковая дивизия, входящая в состав 2-й танковой группы под командованием Гейнца Гудериана. Немецкой дивизией командовал опытный генерал фон Арним, которому было приказано взять Столбцы. На вооружении дивизии состояло 202 танка [2].

Командир 6-й железнодорожной бригады полковник Д. А. Терюхов, как старший в гарнизоне по должности и воинскому званию, принял решение организовать оборону города и станции Столбцы. Для обороны привлекались 5-й путевой батальон, подразделения 4-го эксплуатационного батальона, рота механизации, гаубичный артиллерийский полк, бронепоезд РККА № 44, бронепоезд НКВД № 60, зенитно-артиллерийский дивизион, прикрывавший железнодорожный мост через Неман, и рота местного гарнизона.

Утром 27 июня первая группа противника в составе около 80 мотоциклистов, 7 танков и вереница автомобилей с пехотой проскочила мост через Неман, вошла в окрестности города и попала под шквальный огонь бронепоездов и зенитно-артиллерийского расчёта. Одновременно воины-железнодорожники ударили по мотоциклистам и уничтожили всю колонну.

Следом двинулась вторая и третья волны врага. Немцы подтянули артиллерию, миномёты и обрушили на бронепоезда бешеный огонь, вынуждая крепости на колёсах маневрировать. Несмотря на численное превосходство врага, красноармейцы 10 часов сдерживали яростные атаки противника, удерживая город и станцию.

Закончились снаряды и боеприпасы. Бронепоезда получили сильные повреждения и потеряли манёвренность. На бронепоезде № 44 из четырёх орудий исправно было одно. Командиру бригады полковнику Терюхову пришлось донесение об отступлении бронепоездов в укрытие и отход зенитной артиллерии и артиллерийской части на запасные позиции [6].

Воспользовавшись отходом красноармейцев, немецкие части заняли станцию Столбцы и центральную часть города. Не имея приказа об оставлении станции, полковник Терюхов поставил задачу 5-й овждб и 3-й ормждр, которые находились до этого времени в укрытиях на восточной окраине, атаковать силы противника, выбить их с территории станции Столбцы и занять западную часть города [6].

Несмотря на то, что противник был отлично вооружен автоматическим оружием (автоматы, пулеметы) и поддерживался артиллерийской батареей, подразделения стремительно ворвались в город и навязали противнику уличный бой, доходивший буквально до рукопашных схваток. Не выдержав яростного удара бойцов железнодорожных подразделений, которые были вооружены исключительно винтовками Мосина, через 30–40 минут упорного боя, противник оставил город, бросив оружие, снаряжение и около 20 убитых солдат [6].

Необходимо отметить то, что на тот момент станция Столбцы находилась в окружении. Подвоз боеприпасов и резервов был невозможен. Не было прикрытия со стороны боевых частей, авиации, артиллерии. Но успешная атака на 5-й день войны показала абсолютную уверенность солдат и командиров Красной армии в победе, верность воинскому долгу и присяге трудовому народу. Стоит также отметить, что в этом бою командир немецкой 17-й танковой дивизии генерал фон Арним получил тяжелое ранение и надолго выбыл из строя.

30 июня полковник Терюхов предпринял выход из окружения оставшихся под его управлением частей. Накануне Минск был захвачен противником. Пройдя по вражеским тылам, с тяжёлыми боями бригада вырвалась из окружения.

В августе 1941 года Терюхов вновь попал в окружение под Великими Луками, сумел прорваться и выйти к своим. Впоследствии командир бригады отличился при контрнаступлении под Москвой. В 1942 году ему было присвоено звание генерал-майора технических войск.

Таким образом, бой за станцию Столбцы убедительно подтверждает, что железнодорожные войска в годы Великой Отечественной войны, несмотря на небоевое предназначение, прекрасно справлялись с боевыми задачами. Беспредельно преданные Родине, мужественно и стойко они сражались на фронтах войны. Стоит отметить профессионализм, решительность, высокую специальную и военную подготовку командного состава железнодорожных войск. Яркий пример того, как полковник Терюхов организовал оборону станции Столбцы, а в решающий момент осуществил успешную контратаку, говорит о высоком мастерстве командиров и начальников железнодорожных войск.

Список литературы

1 Автобиография Терюхова // Сайт древлехранителя Шадринской епархии Русской Православной Церкви. – URL: <https://shepdrevlehran.ru/data/documents/Avtobiografiya-Teryuhova.pdf> (дата обращения: 20.10.2025).

2 **Бердыш, А. В.** Столбцы в сводке Информбюро СССР в июне 1941 года / А. В. Бердыш // Голос ветеранов. – URL: <https://golosveteranov.ru/s/oboronastolbcy1941> (дата обращения: 20.10.2025).

3 Выдержки из донесения Управления политической пропаганды Западного фронта от 1 июля 1941 года // сайт Министерства обороны РФ

4 **Безвесильный, В. В.** Магистраль жизни / В. В. Безвесильный // Архив историко-мемориального зала железнодорожных войск. – URL: <https://proza.ru/2023-10/27/1468> (дата обращения: 20.10.2025).

5 Решение Далматовского городского Совета народных депутатов «О переименовании улицы Транспортная в улицу Терюхова» // Сайт древлехранителя Шадринской епархии Русской Православной Церкви. – URL: <https://shepdrevlehran.ru/data/documents/Reshenie-Kurganskogo-ispolkoma-O-pereimenovanii-ulicy-Transportnaya-v-Teryuhova.pdf> (дата обращения: 20.10.2025).

6 **Шувалов, Д. В.** Участие железнодорожных войск в боях на станции Столбцы в 1941 г. / Д. В. Шувалов, Д. В. Ляпоров, М. А. Шувалова // Специальная техника и технологии транспорта : сб. науч. ст. / Военный институт (железнодорожных войск и военных сообщений) ФГКВУВО «Военная академия материально-технического обеспечения им. генерала армии А. В. Хрулёва» ; гл. ред. Д. В. Кочнев. – СПб., 2024. – № 24. – С. 349–358.