

сообщений были награждены орденами и медалями. Награждено было также большое число солдат, сержантов и офицеров железнодорожных войск, а также работников специальных формирований НКПС...».

Список литературы

1 Военные сообщения за 50 лет / под ред. ген.-лейт. техн. войск С. В. Хвощева и ген.-лейт. техн. войск в отставке А. В. Добрякова. – М. : Воениздат, 1967. – 381 с.

УДК 94(100) «1939/45» :656.0

ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОПЕРАЦИИ «БАГРАТИОН»

В. Н. КИРИК, С. В. КИРИК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Линия советско-германского фронта весной 1944 года в районе Белоруссии протянулась на 1100 километров. Разгром немецко-фашистской группы армии «Центр», занимавших оборону в Белоруссии, Ставка Верховного Главнокомандующего поручила четырем фронтам: 1-му Прибалтийскому, 1, 2 и 3-му Белорусским. К проведению Белорусской операции привлекались кроме войск четырех фронтов белорусские партизаны, авиация дальнего действия и Днепровская военная флотилия. Операция получила название «Багратион». Фронтам нужно было в сжатые сроки подать громаднейшее количество материально-технических средств.

По предварительным расчетам Генштаба для обеспечения операции «Багратион», в войска надлежало направить до 400 тысяч войск и перебазировать 11 авиационных корпусов. Основная нагрузка по перевозкам войск и воинских грузов легла на линии Белорусской и Западной железных дорог, которые были сильно разрушены. К началу операции 1-й Прибалтийский фронт имел одно железнодорожное направление: Ржев – Великие Луки – Невель Калининской железной дороги. От Невеля к фронту вели две линии: Невель – Витебск и Невель – Полоцк Западной дороги.

3-й Белорусский фронт располагал участком Вязьма – Смоленск Западной железной дороги и линией Занозное – Смоленск Московско-Киевской дороги. От Смоленска к фронту вели линии Смоленск – Витебск и Смоленск – Орша.

2-й Белорусский фронт базировался на линии Почеп – Гомель – Калинковичи, Бахмач – Гомель – Жлобин и Чернигов – Гомель Белорусской железной дороги. Все перевозки требовалось провести в крайне сжатые сроки и с большими предосторожностями, чтобы не раскрыть подготовку к операции.

Специалисты НКПС под руководством заместителя наркома Г. В. Ковалева детально разработали регулировочные мероприятия для питания железных дорог погрузкой порожними платформами и крытыми вагонами, установили конкретные станции сбора и формирования маршрутов, путь их следования. Положение с погрузкой, продвижением и разгрузкой эшелонов через каждые четыре часа начальник Центрального управления движения докладывал Наркому путей сообщения. Для обеспечения огромных по масштабам перевозок и быстрейшего пропуска поездов с воинскими частями и снабженческими грузами работники Белорусской железной дороги (начальник дороги Н. И. Краснобаев), Западной железной дороги (начальник дороги В. П. Егоров) и военных сообщений 1, 2 и 3-го Белорусских фронтов в оперативном порядке решали многие вопросы, связанные с увеличением пропускной способности линий, организацией выгрузки в условиях продолжающихся воздушных налетов.

При подготовке операции «Багратион» с 1 по 23 июня 1944 года четырем фронтам, готовящимся к освобождению Белоруссии, было доставлено более 75 тысяч вагонов с войсками и материальными средствами. В среднем к фронтам ежедневно прибывало 90–100 поездов. Несмотря на это, как отмечал Маршал Советского Союза А. М. Василевский, к первоначально назначенному сроку наступления (15–20 июня 1944 года) подвоз запланированных ресурсов не был полностью обеспечен. Начало операции пришлось отложить на несколько суток.

Наступление наших войск началось 23 июня 1944 года. За 5 дней боев были разгромлены фланговые группировки противника в районе Витебска и Бобруйска и прорван фронт на Могилевском направлении. К исходу 3 июля была полностью очищена от немецко-фашистских оккупантов столица Советской Белоруссии Минск. 17–18 июля советские войска на широком фронте перешли государственную границу и вступили на территорию Польши. Для восстановления железных дорог, освобождаемых в ходе операции «Багратион», сосредотачивались крупные силы. В помощь восьми дислоцированным железнодорожным бригадам и спецформированиям в срочном порядке перебрасывались с других фронтов еще пять бригад. Дело это было далеко не простое. К примеру, 1-я гвардейская железнодорожная бригада за пять суток проделала путь в 1190 километров по маршруту Колосовка – Кременчуг – Бахмач – Гомель – Жлобин – Тимковичи.

Войсками 1-го Прибалтийского фронта за период с 23 июня по 18 августа было освобождено 1702 километра железных дорог колеи 1524 мм и 696 километров узкой колеи. Перед железнодорожниками стояла задача: как можно быстрее открыть движение на направлении Смоленск – Витебск – Полоцк – Двинск (Даугавпилс) – Шяуляй и Полоцк – Молодечно. Переправу через реку Западная Двина у Витебска на первом этапе решили соорудить на обходе с перекрытием деревянными и металлическими пролетными

строениями. Полная длина моста составляла 246 метров. Благодаря выполнению работ широким фронтом движение по мосту было открыто через 9 суток после начала строительства. Также быстро были восстановлены мосты через Западную Двину у Полоцка и Двинска. Особенно серьезным разрушениям в зоне наступления 1-го Прибалтийского фронта подвергся участок Полоцк – Двинск. Рельсы были подорваны в стыках и посередине, разрушены 155 искусственных сооружений из 196, в том числе 15 больших и средних мостов, полностью выведены из строя линии связи. Несмотря на все это, через 23 дня удалось пустить поезда.

Для быстрейшего восстановления разрушенных железных дорог Государственный Комитет Обороны 21 июля 1944 года принял постановление о работах первой очереди на важнейших коммуникациях наступающих войск. Советом народных комиссаров Белорусской, Литовской, Латвийской и Эстонской ССР поручалось привлечь для выполнения этих работ сроком на один-два месяца 38 тысяч человек. Госплан СССР совместно с Наркомчерметом должен был выделить для восстановительных работ 5000 тонн рельсов, 7,5 тысяч тонн проката, 2,5 тысячи тонн двутавровых балок и обеспечить изготовление в III квартале 1944 года 302 пролетных строения общим весом 9000 тонн. Наркомлесу поручалось выделить для НКПС 30 тысяч кубометров деловой древесины и три миллиона шпал. Задания были даны другим наркоматам и ведомствам.

При отступлении немецко-фашистские войска подвергли большим разрушениям железные дороги в районе боевых действий 3-го Белорусского фронта. С учетом выявленных технической разведкой УВВР-4 объема и характера разрушений железнодорожных объектов особенно крупных узлов, были разработаны планы восстановления и определена очередность работ. Благодаря умелой организации производства, применению прогрессивной технологии на железнодорожных направлениях Смоленск – Орша – Минск – Молодечно, Вильнюс – Каунас – Вирбалис, Орша – Витебск, Молодечно – Лида, Вильнюс – Лида и других за период с 25 июня по 15 сентября 1944 года ввели в строй 1559 километров главного пути, 741 километр второго главного пути, 757 километров станционных путей, свыше 150 мостов, в т. ч. 40 больших и средних общей длиной более 2500 метров.

Фронт стремительно продвигался на запад. Работники Западной железной дороги – основной артерии, питавшей наступающие войска 3-го Белорусского фронта, быстро налаживали пропуск поездов через Минск и другие железнодорожные узлы. Уже к вечеру 4 июля 1944 года через Минск на запад пошли эшелоны, а спустя неделю узел принял первые «мирные» поезда.

В ходе Белорусской наступательной операции железнодорожники без задержек пропускали воинские поезда, проявляя массовый трудовой героизм, высокое мастерство. В 1944 году только для 3-го Белорусского фронта по линии Смоленск – Орша – Минск – Молодечно за полтора месяца, было достав-

лено с воинским снаряжением и продовольствием 45500 вагонов. В сложных условиях действовали восстановители УВВР-9 на 2-м Белорусском фронте. Враг уничтожил 577 искусственных сооружений. В ряде мест заминировал земляное полотно. По многим участкам прошел путеразрушитель «крюк». Вначале средний темп восстановления главного пути не превышал 7,2 километра в сутки, что привело к отставанию продвижения передовых частей, поэтому в срочном порядке сюда с других фронтов перебросили сначала 8-ю, а затем и 15-ю железнодорожные бригады, шире стали привлекать к работам и местное население. В результате удалось ввести в строй такие важные направления, как Орша – Могилев – Жлобин, Кричев – Орша, Могилев – Осиповичи, Барановичи – Волковыск, Гродно – Белосток и др.

В ходе наступления войск 1-го Белорусского фронта его главными железнодорожными коммуникациями были линии Калинковичи – Лунинец – Брест, Калинковичи – Жлобин, Жлобин – Осиповичи – Брест и Ковель – Брест. Но на участке Калинковичи – Лунинец – Янов – Полесский на 152 километрах враг подорвал рельсы в стыках и посередине, вывез 106 километров рельсошпальной решетки, разрушил «крюком» 142 километра колеи. Из 158 малых искусственных сооружений 123 уничтожены. Вместо них зияли бреши длиной до 20 метров. Разрушены пять больших и восемь средних мостов, станционные пути. Только в Жлобине противник разрушил и вывез 95 станционных путей и 306 стрелочных переводов. С необычайными трудностями столкнулись восстановители в районе Пинских болот и поймы реки Припять. На участках Микашевичи – Лунинец – Городец, Сарны – Лунинец из-за отсутствия дорог нельзя было организовать работы широким фронтом. Восстановители к местам работ зачастую продвигались пешком, иногда использовали гужевой транспорт. К некоторым мостам приходилось прокладывать подъездные пути длиной до 10 километров. Порой для прохода к разрушенным линиям связи требовалось строить мостки или использовать плоты. Исключительно сложным в этих условиях было восстановление больших мостов через Днепр у Жлобина, Березину у Бобруйска, Западный Буг у Сокаль и Бреста, Припять у Лунинца, Горыни у Удрицка, Сан у Развадова. Кроме бездорожья работы затрудняло обилие мин. На подходах к железнодорожному узлу Ковель, на самом узле и на участке Ковель – Брест саперы сняли 22558 различных мин, на участке Калинковичи – Лунинец – Городец – более 20 тысяч. А всего на этих направлениях и участке Барановичи-Лунинец было обезврежено более 57 тысяч мин. Много сил приходилось отвлекать на изыскание материалов для верхнего строения пути, изготовление конструкций мостов. О том, как наращивал темпы работ коллектив УВВР-1 свидетельствуют такие цифры: в июне 1944 года восстановлено 90 километров пути, июле – 812, августе – 1080 километров пути (из них 403 километра – перешивка колеи и 2600 метров мостов). Совместно с УВВР-1 коммуникации 1-го Белорусского фронта восстанавливали прибывшие в середине июля с юга 1-я гвардейская и 29-я же-

лезнодорожные бригады, а также спецформирования УВВР-20, возглавляемого генерал-майором технических войск Н. В. Борисовым. 1-я гвардейская бригада решала ответственную задачу – восстанавливала мост через Западный Буг у Бреста. Он находился вблизи окруженной немецко-фашистской группировки. При заготовке материалов, восстановлении подходов приходилось оборонять места работ, нередко вступать в бой с группами противника. Движение поездов по мосту открыли 10 августа на 59 часов раньше установленного срока. Многие были сделаны железнодорожниками Белорусской и Брест-Литовской магистралей для быстрого восстановления участков и открытия движения на ведущих к фронту направлениях.

Для проведения операции «Багратион» потребовалось по железным дорогам доставить 440 тысяч вагонов с войсками, боеприпасами, горючим и продовольствием. Чтобы пропустить огромный поток поездов на прифронтовых дорогах часто применялось одностороннее движение с отправлением поездов вслед. Иногда, на одном перегоне находилось одновременно до четырех поездов. Диспетчерский аппарат организовал ускоренный пропуск воинских поездов через крупные узлы. Смена локомотивов производилась на предузловых станциях. Для внутрифронтовых перевозок в распоряжение фронта специально выделялся парк вагонов. Он предназначался, прежде всего, для снабженческих перевозок. Фронт сам планировал использование этих вагонов, следил, чтобы они быстрее оборачивались. Объем внутрифронтовых перевозок достигал больших размеров. Одной из важнейших проблем являлось обеспечение войск горючим. В этих целях применялись наливные вертушки из 20 пятидесятитонных цистерн, которые курсировали от фронтов до пунктов налива на Кавказ и обратно.

В период Белорусской операции железнодорожники активно боролись за бесперебойную доставку к линии фронта воинских грузов, повышение скоростей движения, сокращение времени оборота вагонов, экономии топлива. Правительство высоко оценило их труд. Орденами и медалями Советского Союза награждено 1072 человека.

Список литературы

1 Воинские железнодорожные перевозки в годы Великой Отечественной войны // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 2. – С. 21–27.

2 Железная дорога Беларуси. История и современность / под ред. В. Г. Рахманько. – Минск : ОДО «Триолета», 2001. – 488 с. – ил.

3 Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / под ред. Министра путей сообщения Н. С. Конарева. – М. : Транспорт, 1985. – 576 с.

4 История военных сообщений : [монография] : в 2 ч. Ч. 2 (1917–2018) / В. Н. Кирик, С. В. Кирик. – Гомель : БелГУТ, 2018. – 287 с.

5 История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917–1945 гг. / под общ. ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина. – СПб. : АООТ «Иван Федоров», 1997. – 416 с.