

Список литературы

- 1 История СССР / под ред. В. П. Островского. – М. : Просвещение, 1990. – 324 с.
- 2 **Кара-Мурза, С.** История советского государства и права / С. Кара-Мурза. – М. : Былина, 1998.
- 3 **Тимошина, Т. М.** Экономическая история Беларуси : учеб. пособие / Т. М. Тимошина : под ред. М. Н. Чепурина. – М., 1998. – 432 с.

УДК 94(100) «1939/45»

ВОСПОМИНАНИЯ ВЕТЕРАНОВ ОБ ОПЕРАЦИИ «БАГРАТИОН»

В. Н. КИРИК, С. В. КИРИК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В своих воспоминаниях описывает работу управления военного коменданта железнодорожного участка и станции Орша в период подготовки и проведения Белорусской наступательной операции генерал-майор технических войск Василий Константинович Рязанцев.

«Закончив зимнюю кампанию 1943–1944 гг., наши войска вышли на рубеж восточнее: Витебск, Жлобин, Копаткевичи, Ковель. Советское командование приступило к подготовке одной из самых крупных стратегических наступательных операций Великой Отечественной войны – Белорусской операции.

Началась большая кропотливая работа: перегруппировывались отдельные фронты, сосредоточивались свежие войска, создавались новые тыловые части и учреждения, формировались дополнительные и усиливались имеющиеся линейные и полевые органы военных сообщений. В это время я был майором и служил старшим помощником начальника военных сообщений 48-й армии Центрального фронта. Отдел военных сообщений армии размещался в районе ст. Буда-Кошелевская. Отсюда меня и некоторых других офицеров вызвали телеграммой в Москву.

В Центральном управлении военных сообщений нас принял начальник отдела кадров полковник А. Корзун. Прием был немногословный. Мне было сказано: «Во-первых, поздравляем Вас с очередным воинским званием «подполковник»; во-вторых, Вы назначаетесь военным комендантом железнодорожного участка и станции Орша. Вам необходимо убыть в Смоленск». В Смоленске уже знали о назначении оршанского ЗКУ-4.

В мое распоряжение начали прибывать офицеры. Управление разместилось в людских вагонах, тут жили, тут и работали. Не очень удобно, но на лучшее в то время и рассчитывать было нельзя: всё кругом разрушено.

Работники Оршанского отделения движения, паровозного депо, дистанции пути и других административно-хозяйственных единиц находились

тоже в Смоленске. Это облегчало установление с ними делового контакта. Размещались они так же, как и мы, в вагонах.

Базирование фронтов в Белорусской операции имело свои характерные особенности. Распорядительные станции развертывались сравнительно далеко от тыловой границы фронтов – в 120–150 км от переднего края. Станции снабжения открывались как можно ближе к войскам – в 40 и даже в 20 км от их расположения. Выгрузочными станциями иной раз были даже станции, находящиеся на головных, еще восстанавливаемых участках в 5–8 км от переднего края. Были случаи, когда на одну станцию снабжения базировались не одна, а две армии. В ходе операции фронтные склады часто развертывались впереди станций снабжения армий.

Для обеспечения Белорусской операции выполнялся очень большой объем оперативных и снабженческих перевозок, фронтам, участвующим в операции, поступало до 90–100 поездов в сутки. Только для одного 3-го Белорусского фронта прибывало в сутки по 25–30 поездов. В период сосредоточения войск высоким темпом прибывали оперативные эшелоны. Чтобы приблизить перевозимые войска к районам сосредоточения, оперативные эшелоны выгружались западнее Смоленска на двух выбрасывающих участках: Смоленск – Заольша и Смоленск – Красное. На этих сравнительно небольших по протяженности участках было выгружено около трех четвертей эшелонов Западного фронта. Выгрузка производилась круглые сутки.

Наш Оршанский железнодорожный участок Смоленск – Гусино – Красное – Шуховцы по протяженности был небольшой (всего около 80 км), но как выбрасывающий участок работал исключительно напряженно. Станция Красное находилась под артиллерийским обстрелом, поэтому выгрузка войск и грузов производилась не только на ней, но и на перегонах восточнее станции. На перегон Красное – Шуховцы в ночное время иногда подавались небольшие летучки с особо срочными грузами снабжения. Нередко они подвергались артиллерийскому обстрелу. Иногда продолжительное время приходилось отсиживаться в выемках, пережидая прекращения огня вражеской артиллерии.

Западнее ст. Шуховцы начиналась зона тактической обороны немецко-фашистских войск. Здесь железнодорожные пути были полностью разрушены: рельсы и стрелочные переводы противник частично снял и эвакуировал, частично уничтожил подрыванием, земляное полотно было сильно повреждено. Рельсы и шпалы в значительном количестве были использованы противником для возведения укреплений. Восстановление железнодорожных путей в зоне тактической обороны носило скорее характер нового строительства, причем проходило оно в исключительно трудных условиях, что требовало от железнодорожных войск большой самоотверженности. Железнодорожным войскам помогали железнодорожники Смоленского и Оршанского отделений, а также местное население.

Группу оршанских железнодорожников возглавлял начальник отделения движения Е. П. Юшкевич. Я хорошо помню его высокую худощавую фигуру в офицерской шинели без погон, мелькавшую то на одном, то на другом участке узла. Начальник отделения был смел, решителен, умел ценить людей. Работать с этим знающим и бывалым человеком было приятно. Мы отлично понимали друг друга и всегда находили общий язык.

Очень напряженно работали Смоленский узел и выбрасывающие участки весной 1944 г., когда высоким темпом поступали оперативные эшелоны с мотомеханизированными частями и транспорты с боеприпасами, горючим и другими грузами. В конце апреля 1944 г. Западный фронт был переименован в 3-й Белорусский. Войска левого крыла бывшего Западного фронта вошли в состав вновь сформированного 2-го Белорусского фронта. Возникли большие оперативные перевозки по перегруппировке войск.

В середине июня объем оперативных перевозок несколько сократился, но зато резко вырос объем перевозок грузов снабжения. Были дни, когда на основную выгрузочную станцию Гусино, расположенную на однопутном участке и имеющую слабое путевое развитие, поступало большое количество снабженческих поездов, из которых более половины были поезда с разрядными грузами. Рабочей силы для выгрузки не хватало, выгруженные грузы продолжительное время с мест выгрузки не убирались, станция забивалась грузами. А в условиях воздействия авиации противника такое положение могло быть чревато очень серьезными последствиями.

23 июня 1944 г. продолжительная артиллерийская подготовка и удары нашей авиации по противнику возвестили о начале Белорусской операции. К этому времени управление военного коменданта железнодорожного участка и станции Орша представляло собой сколоченный, боевой и работоспособный коллектив, способный выполнить задачи в сложных условиях фронтовой обстановки.

К началу операции мною была сформирована оперативная группа. Другую оперативную группу выделили начальник отделения движения и другие начальники административно-хозяйственных единиц Оршанского узла. Первую группу возглавил я как военный комендант а вторую – начальник отделения движения Е. П. Юшкевич. Назначение оперативных групп – после освобождения Орши от противника незамедлительно организовать в узле Орша и на прилегающих к нему участках восстановительные работы и в возможно короткий срок открыть движение поездов через узел.

Противник отлично понимал огромное значение узла Орша с шестью железнодорожными направлениями, находящегося на главном стратегическом направлении Москва – Минск – Брест – Варшава. Поэтому перед оставлением Орши он намеревался полностью вывести узел из строя. Всё было заминировано: и горловины станционных парков, и вокзал, и депо, и водонапорные башни. На путях стояло несколько вагонов с взрывчаткой, которая, очевидно, также предназначалась для подрывания узла.

Не удалось фашистам выполнить и другую, очень важную для них задачу – угнать на запад большое количество нашего железнодорожного подвижного состава и вывезти в Германию награбленное имущество, которым были загружены почти все вагоны.

Правда, в узле Орша ни паровозов, ни вагонов, если не считать вагонов с взрывчаткой, не было. Весь подвижной состав к моменту занятия города нашими войсками находился между Оршей и Борисовом. Этот двухпутный участок был буквально забит поездами. Среди них были штабные поезда, сформированные из немецких пассажирских вагонов. Поезда стояли и на станциях, и на перегонах вплотную друг к другу. Некоторые паровозы были еще под парами.

Вся эта лавина была остановлена в результате воздействия нашей авиации по участку и создания пробок. Кроме того, мост через р. Березину противником был разрушен. И здесь наши славные танкисты опередили врага, заставили его поспешно отступать на запад. Фашистам было уже ни до вагонов, ни до паровозов.

Несмотря на быстрое продвижение наших войск, противнику все же удалось разрушить на этом участке два моста.

Перед железнодорожными войсками нашего фронта, работниками Оршанского узла и отделения встала исключительно важная задача: в минимально короткие сроки открыть движение поездов через Оршу в сторону Минска с тем, чтобы не допускать слишком большого отрыва быстро наступающих войск от железных дорог. Для этого было необходимо восстановить сильно разрушенный участок Шуховцы – Орша, подготовить узел для приема поездов со стороны Смоленска, т. е. разминировать в нем пути и здания, ликвидировать повреждения и перешить пути в парках на союзную колею (Орша находилась в руках противника почти три года, за этот период все пути узла и железнодорожные участки на оккупированной территории в Белоруссии были перешиты им на западноевропейскую колею), и, наконец, вывести с участка Орша – Борисов подвижной состав, восстановить мосты через реки Бобр и Березину, перешить на союзную колею путь на этом участке.

На перегонах восстановительные работы и перешивку пути вели железнодорожные войска и спецформирования НКПС, а в узле Орша – местные железнодорожники, которые к этому времени возвратились из Смоленска и других мест. Большую помощь железнодорожникам оказывало местное население.

Внимание, которое уделяло командование восстановлению Орши, объяснялось тем, что этот узел оказался как бы в центре всей Белорусской наступательной операции, проводимой одновременно четырьмя фронтами.

Несмотря на большой объем работ, восстановление узла и прилегающих участков шло, в основном, успешно. Этому способствовали самоотверженный труд личного состава железнодорожных войск, спецформирований НКПС и

железнодорожников, умелая организация работ на широком фронте (восстановление и перешивка пути на союзную колею велись одновременно), а также то, что авиация противника на некоторый период утратила свою активность и не в состоянии была повторно наносить удары по железнодорожным объектам, на которых усиленно велись восстановительные работы.

Город Орша и его узел были освобождены нашими войсками 27 июня 1944 г., а уже 1 июля на станцию Орша-Центральная со стороны Смоленска прибыл первый поезд. Движение поездов до Орши было открыто.

С первыми поездами в Оршу стали поступать эшелоны с зенитно-артиллерийскими дивизионами. Выгружать их приходилось прямо на перрон вокзала. Вслед за зенитно-артиллерийскими дивизионами пошли поезда с грузами снабжения. В связи с неполным восстановлением узла в течение нескольких дней ст. Орша могла принимать не более 13 поездов в сутки. Но с каждым днем пропускная способность участка Шуховцы – Орша и Оршанского узла увеличивалась.

Успешно шли работы по перешивке пути и восстановлению мостов на участках западнее Орши. 6 июля мы смогли пропустить первый поезд до моста через Березину у станции Борисов, утром 9 июля – до Борисова, а к исходу этих суток жители Минска встречали первый поезд у себя на станции.

Оршанские ворота в Белоруссию были открыты и стали пропускать поезда со стороны Москвы на Минск. На запад интенсивным потоком шли танковые эшелоны, эшелоны с зенитно-артиллерийскими частями, поезда с боеприпасами, горючим и другими материальными средствами.

Через Оршу шли перевозки для трех фронтов, наибольший объем перевозок был для 3-го Белорусского фронта. Для координации работы, пропуск поездов в интересах каждого фронта и оказания нам помощи прибыл представитель Центрального управления военных сообщений полковник Веревкин Н. В. Вместе с нами он день и ночь работал по обеспечению пропуска поездов с войсками и грузами.

К середине июля противник начал принимать меры для того, чтобы снова закрыть оршанские ворота. Над Оршей стали появляться самолеты противника, узел и прилегающие к нему участки опять подвергались воздушным ударам.

Особенно сильный налет на Оршу (кстати сказать, последний во время Великой Отечественной войны) был произведен в конце июля. Но этот удар не застал оршанцев врасплох: на каждые сутки мы с начальником отделения движения составляли подробный план рассредоточения подвижного состава и грузов, находящихся на колесах в парках узла.

Все эшелоны и другие поезда, а также порожние вагоны своевременно были выведены за пределы узла. Их отправляли на соседние промежуточные станции, на удаленные от узла ветви и тупики. В парке ст. Орша-Центральная осталась только одна порожняя военно-санитарная летучка, в

хвосте которой находились четыре полувагона с неопасными грузами. Эту летучку готовили к отправлению на Минск, но не успели отправить.

Примерно в 21.00 меня вызвал по телефону военный комендант железнодорожного участка и станции Минск подполковник Е. А. Власов и сообщил: «Над Минском пролетает несколько больших групп вражеских самолетов. Они держат курс в сторону Орши».

Через несколько минут военный комендант ст. Борисов подполковник П. З. Агейченко тоже сообщил, что фашистские самолеты летят в сторону Орши. Вместе с начальником отделения эксплуатации мы проконтролировали, как рассредоточены поезда, приказали людям проверить светомаскировку и уйти в укрытие. В 22.45 начался массированный налет. Над узлом ярко вспыхнул и повис «фонарь»: немецкий самолет «повесил» светящийся репер. Тяжело нагруженные самолеты, ориентируясь по этой светящейся точке, один за другим проплывали над узлом и освобождались от бомбовой нагрузки.

Отдав необходимые распоряжения, мы с Е. П. Юшкевичем прошли на узел связи и стали по телефону вызывать Смоленск – управление железной дороги. Юшкевич работал за телефониста, а я вел телефонные переговоры. Мы подробно доложили о начале и ходе налета.

Окна в нашем здании вылетели сразу. Все вокруг было охвачено пламенем пожаров. Земля содрогалась от сильных взрывов, сыпалась штукатурка, кое-где стал обваливаться потолок. Взрывы в основном раздавались в районах Московской и Минской горловин узла. По тому, как содрогалось от каждого взрыва наше кирпичное здание, было ясно, что фашисты сбрасывают большие бомбы. Связь прервалась.

В 0.30 бомбежка прекратилась. Люди стали выходить из убежищ, щелей и различных укрытий. Началась ликвидация последствий налета. Узел был разрушен сильно, особенно пострадали горловины парков.

Все силы были брошены на быстрейшее открытие сквозного движения по кольцу узла через Оршу-Восточную и Оршу-Западную. К 15.00 сквозное движение было открыто. Узел ожил, продолжая обеспечивать дальнейший ход Белорусской операции. Теперь уже ворота Белоруссии были открыты окончательно и навсегда....».

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.
- 2 Воинские железнодорожные перевозки в годы Великой Отечественной войны // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 2. – С. 21–27.
- 3 Железная дорога Беларуси. История и современность / под ред. В. Г. Рахманько. – Минск : Триолета, 2001. – 488 с.; ил.

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

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

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

УДК 364(476)

СОЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА В ВОЕННЫЙ И ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОДЫ: ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

Н. Н. КРАСОВСКАЯ

Белорусский государственный университет, г. Минск

Великая Отечественная война, затронула судьбы многих людей, семей, став для всех сложнейшим и тяжелейшим испытанием. В этот период выделились основные, наиболее важные социальные проблемы: организация помощи семьям фронтовиков, больным и раненым; трудоустройство инвалидов; помощь детям-сиротам, одиноким матерям и т. д.

Несмотря на все существовавшие трудности военного времени, государство оказывало материальную и натуральную помощь семьям военнослужащих, зачастую предоставляя им определенные льготы (по налогам, квартирной оплате, плате за обучение детей в школах и др.). Так, в июне 1941 года был принят Указ Президиума Верховного Совета СССР «О порядке назначения и выплаты пособий семьям военнослужащих рядового и младшего начальствующего состава в военное время», в котором регламентировался порядок выплаты пособий. В 1942 году советским правительством были ассигнованы значительные средства на пособия семьям военнослужащих [1, с. 54].

Наряду с денежной помощью, семьям военнослужащих оказывалась большая поддержка в обзаведении земельными участками под индивидуальные огороды, скотом, продовольствием и одеждой. Кроме этого, они получали помощь в виде льгот по налогам, квартирной плате, плате за обучение детей в школах, техникумах и вузах. Наиболее нуждающимся семьям выделялись дополнительные средства на приобретение угля, семян, обуви, мануфактуры, одежды для детей.

В тяжелых условиях войны была разработана и осуществлялась специальная правительственная программа спасения детей, и прежде всего, воспитанников детских домов, особое внимание уделялось инвалидам и пенсионерам.

К концу 1942 года из прифронтовой полосы и опасных районов были вывезены в безопасные зоны страны воспитанники 976 детских домов. Сот-