

танковой армии, по специальности он был миномётчиком. Участвовал в разгроме немецких войск в Восточной Пруссии. Был участником взятия городов Данциг и Гдыня. 15 апреля 1945 г. форсировал реку Одер. Перед советскими войсками лежала земля Германии. Тяжёлым было наступление на Берлин. Фашисты сражались отчаянно. Николай Евсеевич участвовал в наступлении на Берлин через Зееловские высоты и город Кюстрин. Вёл бои в знаменитом Трептов-парке. 30 апреля 65-я армия вошла в Берлин, а 2 мая Берлин был взят. День Победы Близнец Николай Евсеевич встречал в логове Гитлера в Берлине. Но домой Николай вернулся только в 1947 году. Имеет награды: медаль «За отвагу», «За взятие Берлина», «За Победу над Германией», орден Отечественной войны, орден «Красная Звезда» и др.

УДК 358.1

## **РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

*С. В. МАКСИМЕНКО, В. И. ГУРИНОВИЧ, В. В. ЗМИЕВСКИЙ*

*Учреждение образования*

*«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

Великая Отечественная война справедливо считается одним из важнейших событий XX века. Весь мир был впечатлен беспрецедентным героизмом воинов Красной Армии, выдающейся самоотверженностью тружеников тыла, беспрецедентной сплоченностью советского общества.

Для нас, потомков поколения победителей, Победа в Великой Отечественной войне до сих пор является источником гордости за свой народ, глубокого уважения к подвигу наших отцов и дедов, стремления быть достойными их памяти.

В строю героических защитников Родины достойное место занимают воины-железнодорожники. Во многом благодаря их самоотверженной боевой деятельности в сложнейших условиях войны были решены задачи транспортного обеспечения всех крупнейших стратегических операций, приближен час долгожданной Победы.

Залогом успешной деятельности частей и соединений Железнодорожных войск на фронтах Великой Отечественной войны была достаточно эффективная деятельность военно-политического руководства страны по их строительству и совершенствованию в предвоенный период.

Прежде всего, в войсках была создана и успешно функционировала многоуровневая система подготовки квалифицированных кадров военных железнодорожников.

Основными ее элементами были батальонные и полковые школы подготовки младших командиров, Ленинградское Краснознаменное училище военных сообщений имени М. В. Фрунзе, Московское военно-железнодорожное училище и Военно-транспортная академия РККА, а впоследствии – Военная академия тыла и транспорта.

В предвоенный период Железнодорожные войска приобрели значительный опыт строительства железных дорог, участвуя в строительстве железнодорожных линий Орша – Лепель, Чернигов – Овруч и восстановлении железных дорог Кавказа, Средней Азии и Дальнего Востока.

Кроме того, Железнодорожные войска располагали и необходимым опытом решения задач по штатному предназначению в боевых условиях.

Этот опыт был приобретен при обеспечении боевых действий Красной Армии в военном конфликте на КВЖД (1929 г.), в районе озера Хасан (1938 г.) и реки Халхин-Гол (1939 г.), в ходе Советско-финляндской войны 1939–1940 гг.

В то же время в предвоенные годы военно-политическим руководством страны был допущен ряд роковых просчетов, которые существенно осложнили деятельность Железнодорожных войск в начальный период Великой Отечественной войны.

Просчет стратегического командования в определении направления главного удара противника привел к тому, что дислокация Железнодорожных войск не соответствовала сложившейся в начале войны обстановке [1].

Вследствие этого в Прибалтийском военном округе частей и соединений Железнодорожных войск не оказалось, и исключительно важные на тот момент работы по заграждению на Литовской, значительной части Эстонской и на юго-западных участках Октябрьской железной дороги произведены не были [2].

К исключительно пагубным последствиям для Железнодорожных войск привело положение советской военной доктрины, рассматривавшей стратегическое наступление в качестве решающего вида военных действий.

Возможность ведения длительной обороны на всем фронте и отхода вглубь страны даже не рассматривались.

В связи с этим варианты отмобилизации и развертывания частей и соединений Железнодорожных войск при переходе к стратегической обороне, как и отходе на значительную глубину, не отработывались. Поэтому войска готовились лишь к заграждению коротких головных участков железных дорог [3].

Не оправдались и расчеты на предшествующий началу войны угрожаемый (особый) период, в ходе которого должно было осуществляться планомерное развертывание частей и соединений. Соединениям и частям Железнодорожных войск пришлось отмобилизовываться и развертываться в условиях внезапно начавшихся военных действий в ходе тяжелых оборонительных сраже-

ний. В результате сроки готовности частей по мобилизационному плану были сорваны, а отмобилизование удалось завершить лишь к концу июля 1941 года, когда тысячи километров железных дорог были оставлены противнику или неразрушенными, или разрушенными частично [5].

В начальный период войны проявились серьезные проблемы в организации управления частями и соединениями Железнодорожных войск на театре военных действий.

Руководство входившими в состав объединений (армий, фронтов) военными железнодорожными соединениями возлагалось на отдел военных сообщений общевойсковой штаба объединения (армии, фронта).

Считалось, что в современной войне только общевойсковые штабы смогут правильно организовать тыл и оперативно руководить Железнодорожными войсками в условиях динамично меняющейся обстановки, тогда как противник будет наступать в полосе, совпадающей с соответствующим железнодорожным направлением (как это и было в ходе гражданской войны) [6].

Однако и эти расчеты не оправдались. Благодаря высокому уровню моторизации и механизации войск, полосы наступлений армий противника далеко не всегда совпадали с железнодорожными направлениями. Очевидно, что в этих условиях начальник отдела военных сообщений (армии или фронта) был не в состоянии осуществлять эффективное руководство Железнодорожными войсками.

Недостаточное внимание в предвоенные годы уделялось техническому оснащению Железнодорожных войск. К началу войны на их вооружении имелся морально устаревший путеразрушитель «Червяк», а запасы мин замедленного действия (МЗД) практически отсутствовали. Считалось, что на своей территории воевать нам не придется, а значит и установка минно-взрывных заграждений осуществляться не будет [4].

Видимо, исходя из этих соображений, поданная весной 1941 года в ГВИУ Красной Армии заявка заместителя начальника Военных сообщений РККА генерала З. И. Кондратьева на 120 000 мин замедленного действия была радикально сокращена. Железнодорожные войска получили всего лишь 120 мин [5].

Однако, когда в 1941 году объектные мины и мины замедленного действия, наконец, появились у военных железнодорожников, результаты их применения были впечатляющими: деятельность харьковского железнодорожного узла удалось парализовать на пять месяцев, а движение по восстановленному противником участку Готня – Харьков из-за непрекращающихся взрывов мин до лета 1942 года не возобновлялось [4].

В предвоенные годы даже при наличии информации о тактике и результатах массированного применения противником авиации против железных дорог и железнодорожных узлов Польши и Франции ошибочно полагалось,

что последствия авианалетов могут быть устранены силами линейных железнодорожных подразделений.

Поэтому специальной системы ликвидации последствий налетов авиации противника создано не было, и только выделение специальных сил и средств из состава Железнодорожных войск в какой-то мере смогло повысить устойчивость работы железнодорожного транспорта в начальный период войны [3].

Однако, какие бы трудности ни стояли на пути у военных железнодорожников в первом периоде Великой Отечественной войны, они их достаточно успешно преодолевали, а эффективность действий Железнодорожных войск на театре военных действий неуклонно повышалась.

Уже с первых дней войны главной задачей Железнодорожных войск становится заграждение и техническое прикрытие железных дорог в условиях отхода частей Красной Армии.

Все железнодорожные бригады, за исключением оставленных в тылу для решения задач развития сети железных дорог, после формирования и развертывания направлялись на фронты.

Однако, кроме выполнения задач по штатному предназначению, военным железнодорожникам пришлось решать очень сложные, ответственные и трудозатратные задачи по эвакуации людей, народнохозяйственных грузов, подвижного состава из регионов, которые могли быть захвачены противником.

За первый период войны воины Железнодорожных войск эвакуировали большое количество подвижного состава и другого железнодорожного имущества, а также почти пять тысяч километров рельсов, более четырех тысяч комплектов стрелочных переводов, полторы тысячи пунктов сигнализации, централизации, блокировки и связи.

Всего же за первые полгода войны на фронтовых и прифронтовых магистралях военными железнодорожниками были выполнены восстановительные работы в объеме, достаточном для постройки новой железнодорожной линии протяженностью в 400 км. Только в 1941 году воины железнодорожники восстановили 834 километра железных дорог.

Поставленные задачи части Железнодорожных войск выполняли в тесном взаимодействии со спецформированиями Народного комиссариата путей сообщения.

Контрнаступление наших войск под Москвой ознаменовало новый этап в боевой деятельности Железнодорожных войск. Теперь перед ними в качестве главной встала новая задача: от заграждения и технического прикрытия перейти к восстановлению участков железных дорог на территории, освобожденной от противника.

Из освобожденных к этому моменту 5 тыс. км железных дорог около половины было полностью разрушено. Воинам Железнодорожных войск

предстояло в кратчайший срок не только восстановить разрушенные дороги, но и осуществить комплекс мероприятий по подготовке к ведению восстановительных работ на железнодорожной сети, еще находившейся на территории, занятой противником.

Однако полностью справиться с этой задачей тогда еще малочисленным, плохо оснащенным автотракторной и специальной строительно-восстановительной техникой войскам было крайне сложно. Положение усугублялось острым дефицитом необходимого оборудования и материалов, а также проблемами управления: Железнодорожные войска были одновременно в подчинении двух наркоматов – обороны и путей сообщения.

Наиболее неотложные и животрепещущие проблемы были решены Государственным Комитетом Обороны, принявшим Постановление от 3 января 1942 года № 1095, в соответствии с которым все железнодорожные части передавались в Народный комиссариат путей сообщения, в составе которого было организовано Главное управление военно-восстановительных работ (ГУВВР), возглавившее все Железнодорожные войска и спецформирования НКПС.

Для руководства Железнодорожными войсками создаются Управление и штаб Железнодорожных войск (в составе ГУВВРа), а на фронтах – Управления военно-восстановительных и заградительных работ фронта (УВВР). Для непосредственного руководства войсками при УВВР были созданы штабы Железнодорожных войск фронтов (НЖВФ). Начальник УВВР одновременно являлся и начальником Железнодорожных войск фронта.

Передача Железнодорожных войск Народному комиссариату путей сообщения не только обеспечила единство управления силами и средствами, привлекаемыми к восстановлению железных дорог, но и улучшила техническое руководство всеми производимыми работами.

Вместе с тем, продолжая решать задачи по восстановлению прифронтовых участков железных дорог, Железнодорожные войска производили заградительные работы на тех участках, где этого требовала обстановка, осуществляли техническое прикрытие коммуникаций, привлекались к строительству новых железнодорожных линий в прифронтовой полосе.

Кроме того, подразделения Железнодорожных войск выполняли работы по усилению пропускной способности и технической оснащенности дорог Урало-Сибирского направления. Всего за время войны вместе со строительными подразделениями НКПС они построили почти десять тысяч километров новых железных дорог.

Все крупнейшие операции Великой Отечественной войны были неразрывно связаны с широким использованием железнодорожного транспорта. Благодаря успешным действиям частей и соединений Железнодорожных войск в кратчайшие сроки и в полном объеме удавалось обеспечить воинскими перевозками крупные войсковые группировки.

Однако, когда этого требовала обстановка, как это было в ходе Сталинградской битвы, воины Железнодорожных войск не только решали задачи транспортного обеспечения, но и принимали активное участие непосредственно в боевых действиях.

На протяжении всей войны не прекращалась работа по уточнению круга задач и совершенствованию системы управления, структуры и состава Железнодорожных войск и спецформирований НКПС.

Во втором периоде Великой Отечественной войны в составе Железнодорожных войск были сформированы отдельные строительные железнодорожные и отдельные автотранспортные батальоны. Практически на каждом фронте действовала отдельная эксплуатационная железнодорожная бригада и эксплуатационные железнодорожные полки.

Были утверждены состав и численность типовой железнодорожной бригады, ставшей достаточно мощным соединением. Имея в своем составе специализированные по видам работ отдельные воинские части и штатную численность более шести тысяч человек, бригада, при участии спецформирований НКПС, была способна осуществлять восстановительные работы на отдельном железнодорожном направлении.

Также следует отметить, что в 1943 году на фронтах Великой Отечественной войны действовало уже четырнадцать Управлений военных восстановительных работ, а общая численность Железнодорожных войск превысила двести пятьдесят тысяч человек.

Описанная организационная структура войск себя оправдала и сохранилась до конца Великой Отечественной войны.

В то же время на заключительных ее этапах для обеспечения наступательных действий Красной Армии, которые зачастую велись на широком фронте и с высоким темпом (30–40 км в сутки), потребовалось дальнейшее увеличение численности Железнодорожных войск, которые к окончанию войны превысили 270 тыс. человек, выполнявших боевые задачи в составе 35 бригад, 28 полков и более чем 200 специализированных частей и отдельных батальонов.

Всего за годы Великой Отечественной войны личным составом Железнодорожных войск и спецформирований НКПС было восстановлено и построено около 120 тыс. км железных дорог, почти 3 тыс. средних и больших мостов, около 8 тыс. станций и разъездов, обезврежено более 2 млн минифугасов [6].

Кроме того, за годы войны был осуществлен рекордный в истории войн объем воинских железнодорожных перевозок – свыше 19,7 млн вагонов. Железнодорожный состав из такого количества вагонов мог бы опоясать нашу планету более шести раз.

Участие военных железнодорожников в Великой Отечественной войне отмечено знаковым событием: несмотря на огромные инженерно-технические

трудности и противодействие противника первый воинский эшелон прибыл в Берлин в самый разгар боев за город – 25 апреля 1945 года.

Боевые и трудовые свершения воинов Железнодорожных войск были высоко оценены руководством страны. Сержант В. П. Мирошниченко был удостоен звания Героя Советского Союза, 26 генералов, офицеров, сержантов и красноармейцев стали Героями Социалистического Труда, свыше 35 тыс. человек награждены орденами и медалями.

Вспоминая сегодня о тех далеких днях, мы отдаем дань благодарной памяти тем, кто, не щадя своей жизни, не зная ни отдыха, ни усталости, приближал Великую Победу. В их рядах почетное место по праву принадлежит военным железнодорожникам.

### Список литературы

1 **Перечнев, Ю. Г.** О некоторых проблемах подготовки страны и Вооруженных Сил к отражению фашистской агрессии // Военно-исторический журнал. – 1988. – № 4. – С. 43.

2 **Пономарев, А. Я.** Заграждение железных дорог в первом периоде войны / А. Я. Пономарев, В. Г. Смирнов // Военно-исторический журнал. – 1986. – № 3. – С. 77.

3 Железнодорожные войска в Великой Отечественной войне 1941–1945 / Н. Л. Волконский [и др.]; под ред. Г. И. Когатько. – М., 1995. – С. 19–20.

4 **Старинов, И. Г.** Записки диверсанта / И. Г. Старинов. – М. : Вымпел, 1997. – С. 153.

5 **Гусаров, Ф. Ф.** Техническое прикрытие железных дорог (по опыту первого периода Великой Отечественной войны) / Ф. Ф. Гусаров, Л. А. Бутаков // Военно-исторический журнал. – 1988. – № 4. – С. 51.

6 Призванные строить и защищать: в 2 кн. / А. Ф. Столяров [и др.]; под ред. М. К. Макарцева. – М., 1988. – Кн. 1. – С. 346.

УДК 355.423.2

## ОСОБЕННОСТИ МЕТОДИКИ ОБУЧЕНИЯ КУРСАНТОВ ВОЕННЫХ УЧИЛИЩ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ И ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*В. И. МАЛЬЦЕВИЧ*

*Учреждение образования*

*«Военная академия Республики Беларусь», г. Минск*

С переходом страны на военные рельсы незамедлительно были созданы училища по подготовке офицеров для Сухопутных войск, войск Противовоздушной обороны, пулеметно-минометных подразделений, парашютных