

УДК 656.6

*С. П. ВАКУЛЕНКО, П. В. КУРЕНКОВ, А. В. АСТАФЬЕВ*  
*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*  
*post-iuit@bk.ru*

## **ПОЛИМОДАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА УЧАСТИЯ ДНЕПРОВСКОЙ ФЛОТИЛИИ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

Исследуется история становления и роли речного транспорта в развитии экономики России на примере участия Днепровской флотилии в стратегических боях во время Великой Отечественной войны. Описана полимодальная логистика автомобильного и железнодорожного транспорта в передислокации речных судов на театре военных действий.

История создания Российского речного флота связывается с датой 4 января 1737 года, когда при активном содействии вице-канцлера графа Остермана вышел Указ Сената о постройке в Брянском адмиралтействе на реке Десна малых судов флотилии. В основном это были дубель-шлюпки, мелкосидящие прамы и транспортные плашкоуты, способные пройти Днепровские пороги. Флотилия должна была содействовать Днепровской армии генерал-фельдмаршала Б. К. Миниха во взятии крепости Очаков – главного опорного пункта Турции в Северном Причерноморье.

18 сентября 1739 года в Белграде был заключен мирный договор с Турцией, по которому России был оставлен лишь город Азов без права плавания в Азовском море. Поэтому 15 октября 1739 года Днепровская флотилия, насчитывавшая к тому времени 657 судов, Указом императрицы Анны Иоанновны была расформирована, а значительная часть судов была уничтожена.

В 1915 году Россия заказала в США фирме «Муллинс и К<sup>о</sup>» 18 бронированных дозорных катеров, которые к марту 1916 года доставили в Петроград через Владивосток.

Весной 1916 г. Генштаб решил направить на фронт 16 дозорных бронекатеров с четырьмя офицерами и 96 нижними чинами. Два бронекатера было решено оставить в Петрограде в качестве учебных для подготовки личного состава катеров. Однако отправка катеров затянулась, и лишь с 26 мая по 11 июня 1916 г. 12 бронекатеров прибыли в Мозырь. Оставшиеся четыре бронекатера были отправлены в Двинск в распоряжение 5-й армии. На Двине 26 мая из этих катеров образовали взвод бронекатеров 5-й армии. Базой катеров стало местечко Двинская Погулянка.

Переписка по созданию советской Днепровской флотилии началась в начале февраля 1919 г. между Полевым штабом Советской Украины и Морским штабом РСФСР. Морское ведомство, занятое событиями на Балтике и Каспии, не взяло в это время на себя организацию флотилии, а направило в конце апреля 1919 г. в распоряжение Украинского командования нескольких специалистов, которые вошли в состав особой комиссии по вооружению кораблей Днепровской флотилии при начальнике военных сообщений 1-й армии Советской Украины (впоследствии XII Красной Армии). Приказом по флотилии от 21 марта 1919 г. ее первоначальный боевой состав определялся шестью бронепароходами и пятью бронекатерами.

Возрождение Днепровской флотилии началось после 18 марта 1921 года, когда в Риге был подписан мирный договор, который положил конец польско-большевистской войне. В 1927 году высокими темпами происходило формирование, модернизация и усиление Пинской флотилии, которая технически была обеспечена кораблями Днепровской флотилии. В состав Пинской флотилии вошли дивизион мониторов, группа канонерских лодок, дивизион бронекатеров, отряд глиссеров, 46-я отдельная авиаэскадрилья, 6-я отдельная рота морской пехоты, 109-й зенитный артиллерийский дивизион, флотский полуэкипаж, учебный отряд кораблей (рисунок 1). Произведенная мобилизация усилила флотилию кораблями и личным составом.



Рисунок 1 – Боевая готовность речного транспорта

22 июня 1941 года в 9 часов утра фашистская авиация нанесла удар по кораблям и объектам Пинской военной флотилии. Развертывание флотилии, оперативно подчиненной командующему Западным фронтом, было начато утром первого дня войны. На следующий день передовой отряд прибыл к Кобрину, где корабли флотилии в соответствии с заранее разработанным планом должны были оказывать содействие войскам 4-й армии. Однако в связи с отходом частей 4-й армии и отсутствием связи с ней командующий флотилией решил отвести корабли в район Пинска.

С началом Великой Отечественной войны флотилия оказалась на стыке двух групп армий противника («Центр» и «Юг») и двух советских фронтов (Западного и Юго-Западного). К 11 июля 1941 г. основные силы флотилии были сведены в три отряда: Березинский, Припятский (на Березине и Припяти в оперативном подчинении Западному фронту) и Днепровский (на Днепре в оперативном подчинении Юго-Западному фронту). Березинский отряд взаимодействовал с 21-й армией, Припятский – с частями 4-й и 5-й армий, Днепровский – с частями 26-й и 38-й армий. В августе 1941 г. были сформированы Киевский и Черниговский отряды. Корабли оказывали артиллерийскую поддержку обороняющимся войскам, наносили удары по скоплениям живой силы и техники противника, препятствовали его переправе через реки, прикрывали отход наших частей через водные преграды [3].

В 1943 году мощный оборонительный рубеж Вермахта («Восточный вал») проходил по рекам Сож, Молочная, Днепр. Лесисто-болотистая местность затрудняла продвижение советских войск, а топкие участки и слабо развитая дорожная сеть сковывали маневр тяжелой техники. Ввиду предстоящего мощного наступления летом 1943 года советское командование решило использовать реки, как дороги (рисунок 2).



Рисунок 2 – Оборонительный рубеж Вермахта

14 сентября 1943 года приказом наркома военно-морского флота была воссоздана Днепровская военная флотилия, и возглавил её капитан первого ранга Виссарион Виссарионович Григорьев (рисунок 3). Соединение формировали под Сталинградом, комплектование шло сложно, техники не хватало, из состава Волжской флотилии днепровцы получили всего 18 бронекатеров.

Первые годы войны показали, что «речные танки» – так называла наши бронекатера пехота – могут многое, а при высадке в глубоком тылу противника они и вовсе незаменимы. Высокую скорость и маневренность дополняла внушительная огневая мощь. «Изучив театр боевых действий испещренной сетью рек, я понял, какая важная роль отводилась флотилии в предстоящем наступлении», – писал командующий В. В. Григорьев [1].

Большой проблемой для кораблей становилось намеренное загрязнение рек большими обломками мусора, а также заминированные участки рек. Даже после очистки завалов оставалась опасность сплава мин по течению рек.

К 12 ноября 1943 года по железной дороге к станции Пироговка прибыли эшелоны с катерами. В короткие сроки был построен 800-метровый железнодорожный участок от станции к берегу Десны с сооружением деревянного склиза для спуска катеров с платформ на воду (рисунок 4, 5).

Бронекатера оснащались артиллерийским оружием, что позволяло уничтожить минометные батареи и большое количество живой силы противника. Благодаря скорости катеров доставка стрелковых рот в глубокий тыл увеличивалась скорость продвижения наступательной операции, а также уменьшалось количество жертв в военных операциях.

Говоря о роли водного транспорта, нужно уточнить, что из-за дождливой погоды вода на перекатах таких рек, как Березина, могла подниматься на 1,5 метра. Советские войска не могли форсировать реку вброд, поэтому за 36 часов под бомбёжкой днепровцы перебросили через реку несколько десятков тысяч солдат и офицеров, что помогло сохранить темп наступательной операции.

На Березине речные танки сыграли важную роль в разгроме немецкой группировки, но обозначился и ряд проблем, главной из которых была невысокая броневая защита катеров. Благодаря развитию промышленности на фронт отправлялись новые улучшенные катера, которые были оснащены башнями знаменитых Т-34 и могли лучше поддерживать пехоту огнём.



Рисунок 3 – Григорьев  
Виссарион Виссарионович  
(1907–1992 гг.)

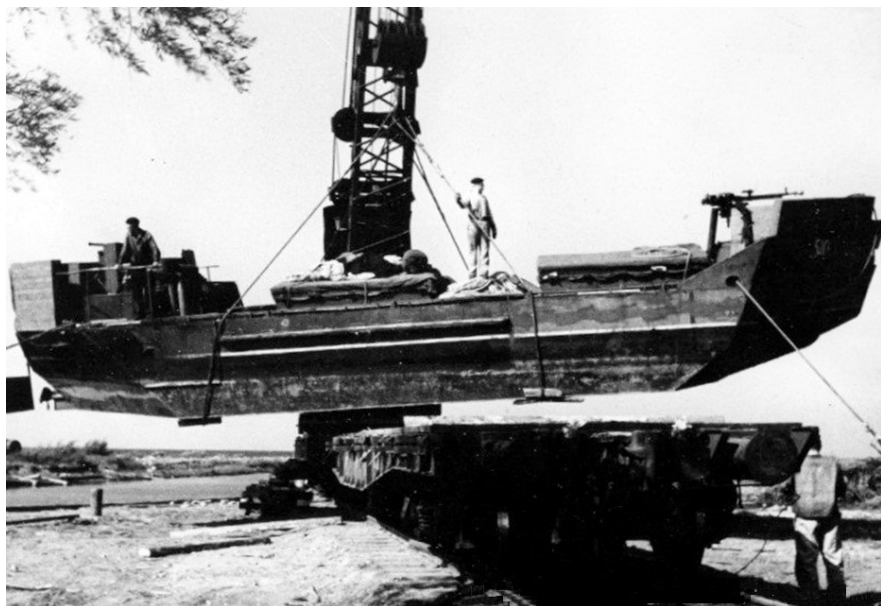


Рисунок 4 – Погрузка полуглиссеров и бронекатеров на железнодорожные платформы

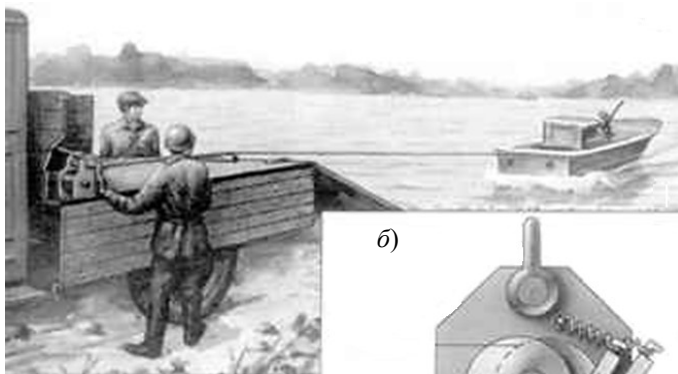


Рисунок 5 – Транспортировка катеров Днепровской флотилии по железной дороге

Освобождение Белоруссии продолжилось в направлении Пинска, который удалось вернуть благодаря созданию котла и тыловых операций с реки. Поэтому успешность этих операций повысила боевой дух солдат водного военного транспорта.

По плану военного командования из Днепровского бассейна нужно было выйти на Висленский, однако немцы разрушили Днепровско-Бугский канал, что остановило «речные танки». Командующий Первым Белорусским фронтом не мог допустить потери такой поддержки, поэтому приказал переправить флотилию по железной дороге. Однако после выгрузки катера сели на мель из-за того, что река обмелела, поэтому нужно было найти способ выйти на большую воду. Силами солдат с катеров было разгружены боеприпасы и топливо. Этим действий оказалось недостаточно, и на помощь пришли трактора, которые волоком тащили корабли, чтобы успеть переправить боевую поддержку в срок. Также прибегали к использованию автомобильного транспорта при перевалке. Чтобы доставить катер к железнодорожной платформе, его с помощью лебедки, оборудованной на грузовой машине, погружали на платформу (рисунок 6).

а)



б)

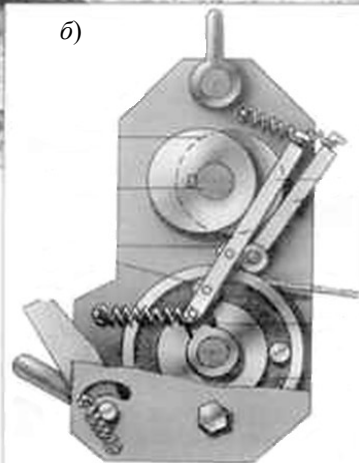


Рисунок 6 – Погрузка катеров на автомашины с помощью лебедки:  
а – вытягивание катера на берег; б – конструкция лебедки

Во второй половине марта 1945 года корабли флотилии совершили 500-километровый переход по Висле, Бромбергскому каналу, рекам Нетце и Варта и сосредоточились у города Кюстрина для подготовки к штурму Берлина [2].

17 апреля началось широкомасштабное наступление на Берлин. В районе Румильсбурга река разлилась на 350 метров, мостов не было, но днепровцы обеспечили переправу катеров, что позволило оперативно перебросить передовые воинские подразделения.

Наиболее тяжелой задачей оказалось форсирование реки Шпрее с её высокими бетонными берегами. На западном берегу немецкие солдаты выгрузили из бронетранспортера предметы, похожие на баллоны с отравляющим газом. Концентрация частей на этом участке была запредельной. Танки и артиллерию применять было нельзя из-за угрозы взрыва баллонов. Оставалось атаковать с воды. Экипаж флотилии уничтожил из крупнокалиберных пулемётов оборонявшиеся группы фашистов, далее прикрылся дымовыми завесами и вышел из боя без потерь.

В мае 1945 года флаги Днепровской военной флотилии уже развивались на фоне поверженного Рейхстага. Последней боевой задачей этой войны стало разминирование русла Шпрее (рисунок 7).

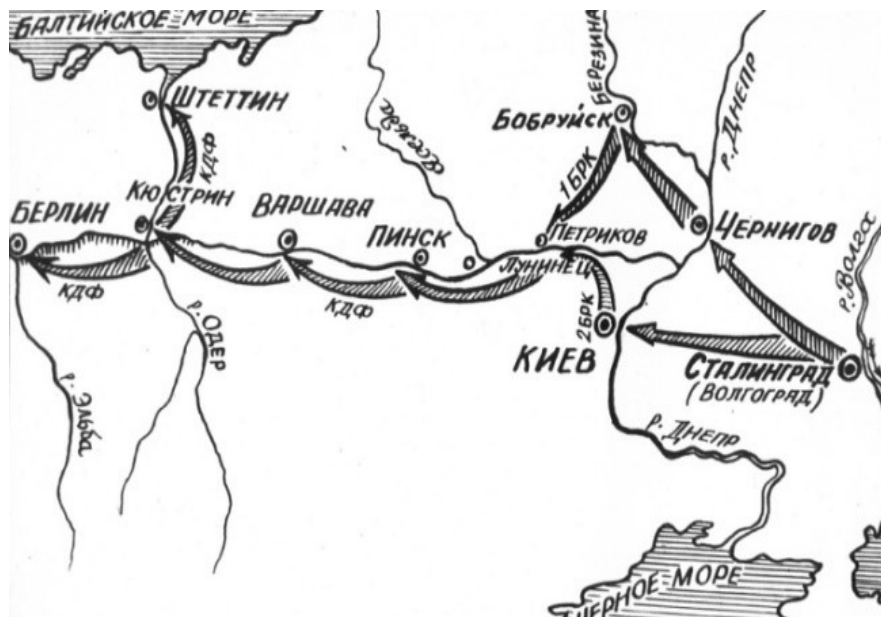


Рисунок 7 – Боевой путь Краснознаменной ордена Ушакова I степени Днепровской военной флотилии

В настоящее время речной транспорт мало используется на территории Республики Беларусь. Внутренние водные пути республики расположены в бассейнах рек Днепр, Неман, Западная Двина и Буг. Протяжённость рек страны составляет более 50 тыс. км. Из них пригодных для транспортного судоходства около 3,5 тыс. км, используется около 2 тыс. км, в том числе на реке Днепр – около 530,6 км, Березине – 304,3 км, Соже – 298,9 км, Припяти – 466,4 км, Немане – 90,8 км, Западной Двине – 197,3 км, Днепроовско-Бугском канале – 92,9 км, Мухавце – 59,1 км, Пине – 41,1 км, верхнем участке Припяти – 7 км, Микашевичском канале – 6 км, Горыни – 13,5 км, Туровском затоне – 1,5 км, Августовском канале – 21,2 км, Свислочи – 4,6 км. Из них 1252,1 км – с гарантированными габаритами пути.

С целью улучшения судоходных условий Днепроовско-Бугский канал претерпевал несколько реконструкций. Проблемы были связаны с изменением климата, из-за которого реки обмелели или превратились в болотистую местность. Так, существует проект раскопки старых каналов, благодаря возможной реализации которого можно было бы снизить загруженность железной дороги, что способно привести к понижению тарифов и увеличению скорости доставки грузов. Однако по экономическим соображениям этот проект остается пока не реализованным.

Таким образом, роль речного транспорта в Великой Отечественной войне и, в частности, Днепроовской флотилии, весьма значительна. Днепроовская флотилия прошла вместе с наступающими армиями боевой путь протяжённостью в несколько тысяч километров от Волги до Шпрее, переходя с одного речного бассейна на другой, обеспечивая решающую помощь армиям при выполнении боевых задач. Когда же между этими бассейнами не было водного пути, то сотни боевых кораблей и тысячи тонн боевого снаряжения перебрасывалось по железной дороге. Лишь с Вислы на Одер и на Шпрее корабли Днепроовской флотилии прошли своим ходом. Это доказывает важность использования разных видов транспорта с эффективной полимодальной логистикой, что способствовало достижению общей победной цели в годы Великой Отечественной войны.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 ВМФ СССР. Хроника победы. Днепроовская флотилия. Дорога – документальное кино [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://goroga.ucoz.ru>. – Дата доступа : 18.09.2022.

2 Героической Днепроовской флотилии 100 лет. Днепроовская флотилия: судьба как подвиг [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.sb.by>. – Дата доступа : 18.09.2022.

3 Моремход – Днепроовская флотилия [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.moremhod.info/index.php/dnepr-menu>. – Дата доступа : 28.11.2022.

4 Локтионов, И. И. Пинская и Днепроовская флотилии в Великой Отечественной войне / И. И. Локтионов. – М. : Воениздат, 1958. – 276 с.



**POLYMODAL LOGISTIC OF PARTICIPATION  
OF THE DNIEPER FLONILIA IN THE GREAT PATRIOTIC WAR**

The article examines the history of the formation and role of river transport in the development of the Russian economy. The question of the participation of river transport, represented by the Dnieper flotilla, in achieving victory in strategic battles during the Great Patriotic War is considered. The polymodal logistics of the participation of road and rail transport, as well as human resources in the transfer and redeployment of river vessels in the theater of operations of the Great Patriotic War (WWII) is described.

Получено 27.11.2022

---

**ISSN 2664-5025. Проблемы перспективного развития  
железнодорожных станций и узлов. Вып. 4. Гомель, 2022**

---

УДК 656.2

*Т. А. ВАСИЛЬЕВА, С. М. ВАСИЛЬЕВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель  
Stepangomel@mail.ru*

**ИСТОРИЯ ОБРАЗОВАНИЯ И СТАНОВЛЕНИЯ ШКОЛ И УЧИЛИЩ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВЕДОМСТВА ГОМЕЛЬЩИНЫ**

Представлена история создания, становления и развития железнодорожных школ и училищ на территории Гомельщины.

Общеобразовательные школы железнодорожного ведомства на территории Российской империи появились в последней трети XIX века. Все существующие тогда двухклассные школы были церковно-приходскими и разделялись на три типа:

- школы с учительскими классами, которые готовили учителей для церковно-приходских школ;
- школы обычного образовательного типа;
- железнодорожные школы.

Первая железнодорожная школа на нынешней территории Беларуси открылась на станции Гомель Либаво-Роменской железной дороги 1 сентября 1883 года. 40 мальчиков из семей железнодорожников получили возможность сесть за парты. После постройки собственного здания школы в 1889 г. численность учащихся достигла 120 учеников, а к началу XX века – более 300 [1].

На территории Могилевской губернии по состоянию на 1909 год на станциях работали четыре железнодорожные школы: