

СЛУЖБА ВОЕННЫХ СООБЩЕНИЙ 3-го БЕЛОРУССКОГО ФРОНТА В ОПЕРАЦИИ «БАГРАТИОН»

В. Н. КИРИК, С. В. КИРИК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В своих воспоминаниях рассказывает о работе военных сообщений 3-го Белорусского фронта во время Белорусской наступательной операции 1944 г. генерал-лейтенант технических войск в отставке Алексей Васильевич Добряков – начальник военных сообщений 3-го Белорусского фронта.

«...Белорусская стратегическая наступательная операция, проведенная войсками 1-го Прибалтийского, а также 3, 2 и 1-го Белорусских фронтов под условным названием «Багратион», является одной из самых крупных операций Советской Армии против немецко-фашистских войск летом 1944 г. Она характеризуется большим пространственным размахом, высокими темпами наступления наших войск и окружением многочисленных группировок войск противника, включая 105-тысячную группировку восточнее Минска.



Для проведения Белорусской операции были привлечены огромные силы и средства: свыше 31 тыс. орудий и минометов, более 5,2 тыс. танков и самоходных артиллерийских установок, свыше 6 тыс. самолетов и т. д. Ранним утром 23 июня 1944 г. мощный гул артиллерийской и авиационной подготовки возвестил о переходе наших войск в наступление. Возмездие для фашистских захватчиков на многострадальной белорусской земле наступило.

Войска 3-го Белорусского фронта, освобождая от врага наши города и села, заняли: 27 июня 1944 г. – Оршу, 1 июля – Борисов, 3 июля – Минск (совместно с 1-м Белорусским фронтом), 5 июля – Молодечно, 9 июля – Лиду, 13 июля – Вильнюс, 16 июля – Гродно (совместно со 2-м Белорусским фронтом), 1 августа – Каунас и 17 августа вышли к границе Восточной Пруссии. Глубина операции превысила 600 км.

Мы были весьма обеспокоены тем, что в начале 1944 г. на некоторых фронтовых железнодорожных участках пропускная способность была недостаточная и возрастающие потребности фронта не удовлетворяла. Чтобы повысить пропускную способность, особенно на направлении Вязьма – Смоленск – Красное, необходимо было выполнить большие работы по общему укреплению пути, отмене длительных предупреждений, устранению недоделок, оставшихся после первоначального восстановления, улучшению организации движения поездов и т. д.

Военные сообщения фронта до начала операции были организованы в соответствии с требованиями обстановки и предстоящих задач. На всех важнейших железнодорожных узлах и станциях дислоцировались военные комендатуры, что позволяло четко руководить передвижением войск по железным дорогам, знать транспортную обстановку, в необходимых случаях осуществлять регулировочные мероприятия и устранив помехи и затруднения в работе. Были развернуты подвижные военно-продовольственные пункты, агитационные пункты, приданы отдельные дивизионы ПВО воинских поездов, которые успешно обеспечивали прикрытие поездов с пополнением, опасными грузами и военно-санитарные поезда в пути следования.

Заблаговременно подготавливались для эксплуатации освобожденные железнодорожные участки, на которых размещались военно-эксплуатационные отделения НКПС, укомплектованные подготовленными кадрами, а также готовились паровозные колонны НКПС, приписанные к фронтовым дорогам. Опытные паровозные и поездные бригады во время операции умело водили поезда в сложных фронтовых условиях.

25 апреля 1944 г. 3-й Белорусский фронт получил два железнодорожных участка: Вязьма – Смоленск – Красное с ответвлением на Рудня – Выдря, Занозная – Духовская, с общей пропускной способностью 36 пар поездов в сутки. Кроме того, нам было выделено 8 пар поездов на железнодорожной линии Брянск – Рославль – Смоленск. Таким образом, пропускная способность железных дорог фронта составила 44 пары поездов в сутки. В основном это удовлетворяло потребности фронта, хотя в отдельные дни фронтовые участки работали с полной нагрузкой, без резерва. Основной коммуникацией фронта стала линия Можайск – Вязьма – Смоленск – Красное. Общая протяженность фронтовых железных дорог в исходном положении составляла около 600 км.

Нас очень беспокоила и волновала возможность применения противником путеразрушителя «Крюк» в полосе наступления наших войск. Было известно, что у противника в группе армий «Центр» имелось примерно 10 путеразрушителей, из них два на минском направлении (не считая еще двух, уничтоженных партизанами ранее). Мы знали, что применение путеразрушителя «Крюк» приводит к стопроцентному разрушению шпал, полному нарушению балластной призмы и значительной деформации рельсов. Поэтому вопрос об их уничтожении имел для фронта первостепенное значение. По инициативе нашего управления был проведен ряд мероприятий. С согласия Военного совета фронта разведывательное управление заблаговременно подготовило две подрывные команды из состава железнодорожных войск фронта. Они были заброшены в ближайший тыл к партизанам с задачей найти путеразрушители и уничтожить их вместе с командами обслуживания.

Хорошо помню разговор по телефону ВЧ с начальником штаба 1-й воздушной армии генерал-майором авиации А. С. Прониным 26 июня ве-

чером он сообщил мне, что на перегоне Толочин Коханово нашей авиацией разбито примерно 20 эшелонов противника, что 7 из них сгорело и что противником путеразрушители в действие не введены. Это было хорошее и важное сообщение, оно подтвердило ранее полученные данные. Уничтожение путеразрушителей и захват железнодорожного участка Орша Минск почти исправным наилучшим образом решали проблему перешивки пути на союзную колею открытия движения поездов на этом участке.

Общая протяженность железнодорожных участков, полностью разрушенных врагом за время Белорусской операции, составила всего 34 км. Для сравнения можно привести такие данные: годом раньше, т. е. в 1943 г., противнику в полосе действия нашего фронта при отступлении удалось разрушить различными способами около 1400 км железных дорог.

В отношении перевозок того времени следует отметить еще одно важное обстоятельство. Около 75 % перевозимых войск составляли танковые, артиллерийские, инженерные и другие части, хорошо оснащенные боевой техникой. Этим характеризовалось увеличение и наращивание боевой мощи наших Вооруженных Сил в ходе войны.

Начиная с 20 июня, значительно увеличился подвоз грузов снабжения. Во исполнение этого приказа подвоз снабженческих поездов был усилен, и если, например, 19 июня прием по ст. Смоленск боеприпасов, горючего и продовольствия составлял только 327 вагонов, то в последующие дни принималось уже до 760–780 вагонов с этими грузами, а всего с 20 по 25 июня было принято 90 поездов (в среднем по 15 поездов в сутки). С учетом же других грузов их принималось значительно больше, так, например, лишь за один день 23 июня по ст. Смоленск было принято 33 поезда (1242 вагона). В итоге все необходимые войскам грузы снабжения были подвезены своевременно.

Успешные действия войск фронта, высокие темпы наступления и уничтожение путеразрушителей лишили противника возможности произвести большие разрушения железных дорог. Двухпутный участок Орша – Минск, а затем и участок Минск – Молодечно были захвачены нашими войсками почти не разрушенными. Были разрушены лишь три железнодорожных моста через реки Бобр, Березину и Свислочь (на участке Орша – Минск), а также участок Шуховцы – Орша. Для частичного восстановления освобожденных участков и перешивки их на союзную колею использовались имевшиеся в составе фронта две железнодорожные бригады численностью примерно 11 тыс. человек и специальные формирования НКПС численностью 2150 человек. Для работ по восстановлению и перешивке железных дорог широко привлекалось местное население. Например, только в 26-й железнодорожной бригаде за месяц в восстановлении приняло участие свыше 19 тыс. человек местного населения. 26-я железнодорожная бригада (командир бригады полковник А. М. Кузнецов) 26 июня приступила к восста-

новлению участка Шуховцы – Хлюстино, а 1-я железнодорожная бригада (командир бригады полковник А. С. Дугин) 27 июня приступила к восстановлению участка Хлюстино – Орша. В связи с полным разрушением участок Шуховцы – Орша восстанавливался как однопутный. Для восстановителей он был самым трудным: рельсы и шпалы были использованы фашистами при строительстве оборонительных сооружений, а земляное полотно изрыто ходами сообщения и огромным количеством воронок от наших авиабомб и снарядов артиллерии. На участке Орша – Минск оба пути перешивались последовательно – один вслед за другим. Такое решение вызывалось необходимостью собрать в одно место трофейный подвижной состав. Для этого были использованы пост Мешок в Оршанском узле и 11 км западноевропейской колеи ветки на Лепель. Здесь было расставлено 66 паровозов и 3200 вагонов. Всего же за время наступления было захвачено 150 паровозов и 6100 вагонов, не считая 12 паровозов и 200 вагонов узкой колеи. Работы по восстановлению и перешивке пути железнодорожные бригады вели на широком фронте с боковым завозом материалов автотранспортом. В процессе восстановления и перешивки железных дорог минерами бригад было извлечено и обезврежено более 63 тыс. мин разных типов, около 1300 фугасов и большое количество снарядов и авиабомб.

Работы по восстановлению и перешивке железных дорог выполнялись успешно. Темп их на направлении Орша – Борисов – Минск составил 21,2 км в сутки (при задании 11 км), на участке Минск – Молодечно – 19,3 км, на участке Молодечно – Лида – 21 км в сутки. Движение поездов до Минска было открыто 10 июля, на участке Минск – Молодечно 11 июля, на участке Молодечно – Лида 19 июля. Вильнюс был освобожден нашими войсками 13 июля, а 17 июля, т. е. на четвертые сутки, туда уже прибыл первый поезд.

Следует отметить большое мастерство и высокий патриотизм личного состава железнодорожных бригад, специальных формирований НКПС, железнодорожников и местного населения, работающих на восстановлении и перешивке железных дорог.

Необходимо отметить самоотверженную, большую работу железнодорожников Западной и Московско-Киевской железных дорог, на протяжении всей войны успешно выполнявших исключительно трудные задания командования. Особенно тепло вспоминаю начальника Западной железной дороги В. П. Егорова и его заместителя Г. И. Котяша.

Личный состав военных сообщений 3-го Белорусского фронта работал с большим подъемом и энергией, отдавая весь свой опыт и знания делу разгрома врага, проявляя высокие морально-политические качества. Значительно возросли зрелость и мастерство офицерского состава, повысилось качество его работы.

За образцовое выполнение заданий командования по обеспечению Белорусской операции 240 человек железнодорожников и офицеров военных

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.