

4. Оперативная сводка № 151 штаба 155 УР к 19.00 26.06. 1944 г. [Электронный ресурс] // ОБД «Мемориал». – Режим доступа: <https://obd-memorial.ru/html/info.htm?id=4465491>. – Дата доступа: 12.08.2019.
5. Гончаров, В. Операция «Багратион» / В. Гончаров. – М. : Вече, 2011.
6. Письмо Гончарову от ветеранов 155 УР // Личный архив автора.
7. Материалы полевых исследований лето 2012, 2018 г. // Личный архив автора.

*Тимофеев Р.В.*

## **ТРАНСПОРТ В НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ «БАГРАТИОН»**

Особо высокие темпы перевозок советских войск и военной техники обеспечили все освобожденные участки железных дорог БССР в период подготовки и осуществления Белорусской наступательной операции «Багратион» в июне – июле 1944 г. Своим неустанным трудом железнодорожники способствовали успешному наступлению всех трех Белорусских и первого Прибалтийского фронтов Советских Вооруженных Сил. Военные железнодорожные подразделения, которые обеспечивали продвижение поездов на запад шли вслед за наступающей Советской Армией.

Фронтам нужно было в сжатые сроки подать огромное количество материально-технических средств. Для того, чтобы быстро и скрытно выполнить большие перевозки, широко применялись оправдавшие себя приемы эксплуатации фронтовых дорог – движение поездов ночью, в одностороннем порядке, с минимальными интервалами во времени. В этом случае на одном перегоне одновременно находились по 3–4 поезда с войсками [1, с. 4; 2, с. 10]. Эшелоны вели опытные машинисты. Поезда пропускались через узлы без остановки. Характерно, что за все время перевозок не было ни одного значительного крушения и аварии [3, с. 263].

По предварительным расчетам при подготовке к операции «Багратион» требовалось перевезти до 400 тыс. тонн боеприпасов, 300 тыс. тонн горюче-смазочных материалов, до 500 тыс. тонн продовольствия и фуража. Основная нагрузка по перевозкам войск и воинских грузов легла на линии Белорусской и Западной железных дорог, которые были сильно разрушены [4, с. 86, 87]. Перевозки к фронтам осуществлялись скрыто, любая переписка запрещалась категорически.

В целом при подготовке операции «Багратион» с 1 по 23 июня 1944 года четырем фронтам, готовящимся к освобождению Беларуси, было доставлено более 75 тыс. вагонов с войсками и материальными средствами. В среднем к фронтам ежедневно прибывало 90–100 поездов. Несмотря на это, к назначенному сроку подвоз запланированных ресурсов не был полностью обеспечен. Начало операции было отложено на несколько суток. Перед началом наступления частей Советской Армии боевые действия партизан приобрели особую остроту, силу и размах на всей территории [1, с. 14]. Партизаны блокировали многие участки дорог, громили враже-

ские эшелоны, нарушали управление войсками. В ночь перед наступлением партизаны на всех направлениях разрушили и взорвали железнодорожные пути и мосты. В результате движение поездов остановилось.

Базирование фронтов в Белорусской операции имело свои характерные особенности. Распорядительные станции железнодорожников развертывались сравнительно далеко от тыловой границы фронтов: в 120–150 км от переднего края. Станции снабжения открывались как можно ближе к войскам: в 40 км и даже в 20 км от их расположения. Выгрузочными иной раз были даже станции, находящиеся на головных, еще восстанавливаемых участках: в 5–8 км от переднего края. Были случаи, когда на одной станции снабжения базировались не одна, а две армии. В ходе операции фронтные склады часто развертывались впереди станции снабжения армии [4, с. 89]. В таких условиях успех целиком зависел от оперативного и делового взаимодействия между линейными, полевыми органами военных сообщений и железнодорожными войсками.

23 июня 1944 года – памятная дата в жизни белорусского народа. Войска фронтов Советской Армии перешли в решительное наступление. Немецкие войска сопротивлялись с яростью обреченных. Пленные солдаты и офицеры показали, что им был дан приказ любой ценой удерживать занимаемые позиции. В период с 23 по 29 июня 1944 г., то есть за 6 суток, войска 1-го Прибалтийского фронта (командующий И.Х. Баграмян) во взаимодействии с войсками 3-го Белорусского (командующий генерал И.Д. Черняховский) окружили и разгромили фашистскую группировку в районе Витебска. 26 июня 1944 года бойцы 3-го Белорусского фронта разбили фашистские войска в районе города Орши. 27 июня Орша полностью была очищена от фашистских оккупантов.

Путеразрушители, которыми фашисты пытались вывести из строя железнодорожные пути в БССР, были уничтожены. Один из них был захвачен танкистами в начале операции на перегоне Хлюстино – Хлусово (этот перегон фашисты успели полностью разрушить), а второй – уничтожен нашей штурмовой авиацией на перегоне Славное – Трацилово. Двухпутный участок Орша – Минск, а затем и участок Минск – Молодечно были взяты нашими войсками почти не разрушенными. Но были разрушены три железнодорожных моста через реки Бобр, Березину и Свислочь (на участке Орша – Минск), а также участок Шуховцы – Орша. Для быстрого восстановления освобожденных участков и перешивки их на советскую колею использовались имевшиеся в составе военных две железнодорожные бригады численностью примерно 11 тыс. человек [4, с. 90]. Для работ по восстановлению и перешивке пути привлекалось местное население.

В период войны при Народном комиссариате путей сообщений (НКПС) были созданы 35 колонн паровозов особого резерва с общим количеством 750 единиц машин. Летом 1944 г. такие колонны на Брест-Литовской и Белорусской железных дорогах обеспечивали опера-

цию «Багратион». 8 июля 1944 г. были освобождены Барановичи – важный железнодорожный узел и укрепленный район обороны немцев. Среди участников освобождения города были железнодорожники С.А. Архипов, А.В. Зорин и Л.М. Ремень [5, с. 40, 41, 45].

Вслед за частями Советской Армии, освобождавшими Беларусь, двигались железнодорожники и как можно быстрее восстанавливали путь для пропуска воинских эшелонов. Оперативную группу железнодорожников, направленных в Оршу, возглавлял начальник Оршанского отделения Е.П. Юшкевич, а направленных в Минск – заместитель начальника Минского отделения А.А. Миколаеня, Молодечненскую (Белостокской железной дороги) – начальник отделения движения П.Е. Лелеко и начальник восстановительного участка Ф.Г. Дмитриев [4, с. 88].

Самоотверженный труд личного состава железнодорожных войск, специальных формирований НКПС и железнодорожников, умелая организация работ на широком фронте (одновременное восстановление и перешивка пути на союзную колею) обеспечивали быстрое восстановление движения и дальнейшее продвижение советских войск вперед.

За героизм и мужество, проявленные в боях с захватчиками, и образцовое выполнение заданий военного командования по перевозкам воинских грузов свыше 10 тысяч работников железных дорог БССР были заслуженно награждены боевыми орденами и медалями [2, с. 10]. Наиболее отличившиеся – машинисты Е. Чухнюк, И. Першукевич, К. Мышастый, А. Янковский, поездной военный мастер А. Глебов, начальник паровозной колонны Н. Макаров – удостоены звания Героя Социалистического Труда [1, с. 15]. Коллективу Минской дистанции пути, проявившему много инициативы, было вручено на вечное хранение Красное Знамя Государственного Комитета Оборона.

1. Этапы большого пути: 125 лет Белорусской железной дороге (1871–1996) / редкол.: Е.И. Володько (гл. ред) [и др.]. – Минск : ДЦНТИ, 1996. – 145 с.
2. Кость, А.В. Железнодорожная магистраль Белоруссии: К 100-летию со дня введения в строй / редкол.: Е.П. Юшкевич (гл.ред) [и др.]. – Минск : Беларусь, 1971. – 208 с.
3. Железная дорога Беларуси: История и современность / редкол.: В.Г. Рахманько (гл. ред) [и др.]. – Минск : ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
4. Гапеев, В.И. Минское отделение Белорусской железной дороги. 1871–1996 годы; Исторический очерк / В.И. Гапеев, В.А. Лукьянов. – Минск : Польша, 1996. – 347 с.
5. Малюгин, И.Н. Полвека в пути: Барановичскому отделению Белорусской железной дороги – 50 лет / И.Н. Малюгин. – Лунинец : МП «Спектр», 1996. – 220 с.