

4 чел. (20%) – украинцами. Все кавалеры были либо членами партии (в том числе 3 члена КПЗБ), либо комсомольцами. 7 чел. были заброшены на оккупированную территорию Западной Беларуси в составе спецгрупп по чекистской линии, а 5 чел. – как организаторы; 4 чел. – бывшие военнослужащие РККА, оставшиеся во вражеском тылу; 4 чел. – местные жители, вставшие на путь борьбы с оккупантами. 3 чел. (15%) были награждены посмертно.

1. Герои партизанского края / И.В. Можченко ; редкол.: А.К. Демянюк [и др.]. – Минск : БЕЛТА, 2019. – 120 с.
2. Донесение о безвозвратных потерях Западного фронта (от 22.06.1943 г.) // Центральный архив Министерства обороны РФ (далее – ЦАМО). – Ф. 33. Оп. 11458. Д. 83.
3. Донесение о безвозвратных потерях Западного фронта (от 26.07.1943 г.) // ЦАМО. – Ф. 33. Оп. 11458. Д. 92.
4. Донесение о безвозвратных потерях Западного фронта (от 26.07.1943 г.) // ЦАМО. – Ф. 33. Оп. 11458. Д. 93.
5. Навечно в сердце народном / редкол.: П.У. Бровка (гл. ред.) [и др.]. – 2-е изд. – Мн. : Главная редакция Белорусской Советской Энциклопедии, 1977. – 520 с.
6. Наградной лист на А.И. Шихова (от 25.09.1943 г.) // ЦАМО. – Ф. 33. Оп. 686044. Д. 1686.
7. Наградной лист на К.С. Гнидаша (от 29.07.1944 г.) // ЦАМО. – Ф. 33. Оп. 793756. Д. 11.
8. Орловский Кирилл Прокофьевич [Электронный ресурс] // Герои страны. – Режим доступа: [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=1326](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=1326). – Дата доступа: 15.03.2020.
9. Партизанские формирования Белоруссии в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941 – июль 1944) : краткие сведения об организационной структуре партизанских соединений, бригад (полков), отрядов (батальонов) и их личном составе / Институт истории партии при ЦК КП Белоруссии – филиал Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС ; А.Л. Манаенков [и др.]. – Минск : Беларусь, 1983. – 763с.
10. Указ ПВС СССР о присвоении звания Герой Советского Союза начальствующему составу Красной Армии (от 20.01.1943 г.) // ЦАМО. – Ф. 33. Оп. 682525. Д. 4.
11. Указ ПВС СССР от 04.02.1944 г. [Электронный ресурс] // Подвиг народа. 1941–1945. – Режим доступа: <http://podvignaroda.ru/?#id=1560642064&tab=navDetailDocument>. – Дата доступа: 16.03.2020.

*Тимофеев Р.В.*

## **ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ПОСЛЕОККУПАЦИОННЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

С осени 1943 г. на освобожденных от немецко-фашистских захватчиков участках железных дорог Беларуси развернулись восстановительные работы. Когда Советская Армия 26 ноября этого года освободила Гомель, железнодорожный узел был разрушен дотла [1, с. 100]. Поэтому по иници-

ативе коммунистов рабочие и служащие депо, дистанции пути и связи, других предприятий железнодорожного транспорта с первого же дня после освобождения начали восстановительные работы.

За короткий срок по Гомельской области было уложено более 150 километров пути, отремонтированы сотни стрелочных переводов, построены десятки искусственных сооружений, производственно-технических зданий. В ноябре 1943 г. было создано важное Управление строительно-восстановительных работ народного комиссариата путей сообщения (НКПС), которое разместили в г. Гомеле [2, с. 10].

Большая часть материалов, деталей и инструмента гомельскими железнодорожниками производились на месте. Путьцы Гомельского региона зимой 1943–1944 гг. изготовили 226 тонн скреплений, сотни комплектов инструмента, собрали 50 тонн деталей. Упорно трудились коллективы Гомельских паровозного и вагонного депо, станции, дистанции связи. Уже в июне 1944 г. рабочие Гомельского депо ремонтировали паровозы в цехах [1, с. 100]. Повсеместно работы производились в основном силами своих коллективов и материалами, изысканными на месте.

Вскоре для работы по восстановлению участков железнодорожного направления Москва – Брест в Беларусь прибыли отряды стройуправления № 101, которые были известны на железнодорожном транспорте как боевая строительная организация [2, с. 10]. Восстановление железных дорог на территории БССР вынуждены были осуществлять штатные работники и вновь создаваемые Управления строительно-восстановительных работ. На железные дороги БССР в 1944 г. было направлено свыше 15,5 тысячи человек из населения республики. Дорогам была оказана помощь лесом, стройматериалами, станками и транспортом [3, с. 15]. Неоценимое содействие оказали многие железные дороги СССР. Без этой помощи железнодорожники БССР не смогли бы короткие сроки залечить свои раны.

Такими усилиями, например, в Минской области уже на шестые-седьмые сутки после изгнания врага в июле 1944 г. была полностью перешита железнодорожная колея, частично восстановлено стрелочное хозяйство и водоснабжение. В рекордно короткий срок – три дня – трудящиеся Минска восстановили железнодорожный мост через реку Свислочь, перешли железнодорожное полотно, и уже 9 июля 1944 года в Минск прибыл первый поезд. В самый западный пограничный пункт Белоруссии – Брест поезда прибыли на третий день после освобождения его Советской Армией 28 июля 1944 г. и Брест-Литовская дорога уже смогла без задержек пропускать поезда к линии фронта [2, с. 10].

После освобождения территории БССР железнодорожники вместе со всем народом приступили к повсеместному восстановлению народного хозяйства. Ущерб, причиненный оккупантами железнодорожному транспорту республики, оказался значителен и превысил 8 млрд. руб. в ценах 1941 г. Так, было разрушено восемьдесят процентов путевых зданий, шестьдесят процентов насосных станций. Оккупанты уничтожили и угнали также 3383 паровоза

и мотовоза, 12713 вагонов [2, с. 10]. Целиком было выведено из строя свыше 4 тысяч километров, или три четверти всех главных путей, и более трех с половиной тысяч стрелочных переводов. Полностью или частично были разрушены мосты через Днепр, Сож, Березину, Неман, Западную Двину и многие другие реки. Выведено из строя 60% насосных станций, 80% водоемных зданий [3, с. 15].

В труднейших условиях военной обстановки железнодорожники подготовили сложное хозяйство к работе в зимних условиях 1944–1945 гг. Все предприятия Белорусской, Брест-Литовской, Белостокской и Западной железных дорог своевременно получили паспорта готовности к работе зимой, а коллектив Белостокской дороги, добившийся наилучших результатов, завоевал переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны. На этой дороге к 1 января 1945 г. вошли в строй все паровозные депо.

На Западной железной дороге были введены в строй паровозные депо Орша, Витебск, Минск, вагонное депо Минск и другие. Из важнейших работ на Белорусской железной дороге, осуществленных в 1944–1945 гг., были: сооружение мостов через реку Березина у Бобруйска, реку Сож у Гомеля, реку Днепр у Речицы, восстановление депо Жлобин, Гомель, Могилев и ввод в действие электростанций в Жлобине, Гомеле, Калинковичах, Кричеве, Осиповичах, Могилеве.

На Брест-Литовской дороге железнодорожники восстановили за 1944–1945 гг. около 700 километров главных и станционных путей, привели в порядок все деповские пути, построили один большой, пять средних и 59 малых мостов. Заново были оборудованы пункты водоснабжения на станциях Доманово, Береза-Картузская, Столбцы, Барановичи, Брест, Жабинка, отстроены вагонное депо на станции Столбцы, вагоноремонтные пункты в Бресте и Барановичах. Успешное продвижение советских войск вдохновляло железнодорожников на новые трудовые свершения.

Повсеместно на всех дорогах Беларуси широко развернулось социалистическое соревнование по профессиям, а также комплексное соревнование работников решающих служб за полное использование внутренних резервов при организации перевозок. Соревнуясь за достойную встречу 28-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, железнодорожники Волковысского узла достигли значительных результатов. Так, машинист Молчанов в 3 квартале 1944 г. провел 7 тяжеловесных и 12 скоростных поездов [1, с. 104].

Волковысский машинист Миненко в конце 1944 г. провел 6 тяжеловесных и 19 скоростных поездов. Паровозные бригады во главе с коммунистами Молчановым и Миненко сэкономили за это время более чем по 20 тонн топлива. Отлично работал машинист Коновалов, который водил только тяжеловесные и скоростные поезда и ежеквартально экономил свыше 12 тонн топлива. В 1 квартале 1945 года первое место в социалистическом соревновании на Белостокской железной дороге заняло вагонное депо Волковыск. В авангарде соревнования шли коммунисты

[1, с. 104]. Лозунг «Все для окончательного разгрома врага» находил выражение в труде. Коллектив Оршанского отделения за высокие показатели в работе в 1 квартале 1945 г. был удостоен переходящего Красного знамени.

Во 2 квартале 1945 года Оршанское отделение добилось еще более значительного улучшения в работе. План погрузки был перевыполнен, оборот вагона ускорен на 8 часов, участковая скорость повышена на 2,8 километра в час. Отделению было присуждено переходящее Красное знамя Государственного Комитета обороны. Поездные диспетчеры Пахоменко, Макрицкая, Бумаге, Пасиевич своей кропотливой работой обеспечили перевыполнение плана погрузки, быстрейший оборот вагона, ускоренный прием и передачу поездов. Дав отличную оценку их действиям, НКПС заслуженно присвоил им звание лучших диспетчеров страны. Высокими показателями закончили 2 квартал 1945 г. железнодорожники Витебского отделения (начальник Герой Социалистического Труда Н.А. Макаров). План погрузки отделение выполнило на 125 процентов [1, с. 105]. В итоге совместными усилиями первоочередные работы по восстановлению железнодорожного транспорта еще в ходе войны были выполнены.

1. Кость, А.В. Железнодорожная магистраль Белоруссии: К 100-летию со дня введения в строй / А.В. Кость, В.Ф. Лазаретов ; под ред. Е.П. Юшкевича. – Минск: Беларусь, 1971. – 208 с.
2. Белорусская магистраль накануне своего столетия. 1871–1971 гг. / БЖД, ДНТБ. – Минск : ДЦНТИ, 1970. – 42 с.
3. Этапы большого пути: 125 лет Белорусской железной дороге (1871–1996) / П.В. Белоцкий [и др.] ; под ред. Е.И. Володько. – Минск : ДЦНТИ, 1996. – 145 с.