

Ивицкий А.М.
МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ДИВЕРСИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПАРТИЗАН
НА КОММУНИКАЦИЯХ ПРОТИВНИКА

Одной из важнейших задач, стоявших перед партизанским движением, была организация массовых диверсий на коммуникациях противника. Они наносили не только значительные потери вермахту в живой силе и технике, но и, что не менее важно, затрудняли доставку подкреплений к линии фронта, мешали осуществлению перегруппировки немецких войск, а также вывозу ценностей в Германию. Таким образом, выводя из строя железнодорожный состав и пути, народные мстители оказывали непосредственную помощь Красной Армии.

Первые удары по железнодорожным коммуникациям противника партизаны начали наносить еще в 1941 г. Однако по причине своей малочисленности и плохо организованной системы снабжения партизаны не могли проводить масштабные операции. Кроме того, серьезной проблемой, затруднявшей диверсионную работу партизан, была также острая нехватка взрывчатых веществ и подготовленных минеров-подрывников, поэтому для вывода из строя железнодо-

рожного полотна народными мстителями часто применялись подручные средства: разведение костров на путях, развинчивание рельс и т. д. Однако данный способ осуществления диверсий почти не давал результатов, так как места разрушения полотна легко обнаруживались немецкими патрулями. В результате, в большинстве своем удары по железнодорожным коммуникациям противника были редкими и неорганизованными, а результаты – незначительными. Так, в отчете по диверсионно-подрывной работе на территории Минской области указывалось, что «...в 1941 году ... диверсионно-подрывная работа не имела достаточно широкого размаха...» [Цит. по: 4, л. 58].

Значительные изменения в организации диверсионной деятельности народных мстителей произошли в 1942 г. Под влиянием успехов Красной Армии резко активизировался численный рост партизанских формирований, а в результате создания Центрального штаба партизанского движения произошла централизация управления и организация снабжения партизан вооружением, боеприпасами и взрывчатыми материалами из советского тыла. Таким образом, с 1942 г. белорусские партизаны превратились в силу, способную решать не только тактические, но и стратегические задачи, важнейшей из которых стала организация массовых диверсий на коммуникациях противника. Уже 5 сентября 1942 г. согласно приказу И.В. Сталина № 00189 «разрушение путей подвоза врага имеет важнейшее значение... закрыть пути подвоза – значит лишить врага возможности пополнять фронт живой силой, техникой, горючим и боеприпасами...» [Цит. по: 5, л. 10б–2]. Во исполнение приказа с осени 1942 г. в Беларуси наблюдается активизация диверсионной работы партизан на важнейших железнодорожных и шоссейных магистралях противника.

Первоначально в диверсионно-подрывной деятельности группы минеров использовали различные виды «антиклиринских» мин заводского производства, а также самодельные фугасы, выпуск которых был налажен в партизанских мастерских. Для их изготовления применялся выплавленный партизанами тол и поставлявшиеся из советского тыла в больших количествах взрыватели, капсулы-детонаторы, бикфордов шнур и иные доступные материалы. Наиболее простыми в изготовлении и применении были фугасы, действовавшие по принципу «удочка». Они представляли собой заряд тола, снаряженный взрывателем, с привязанной за чеку веревкой длиной 200–250 метров. Во время движения поезда партизаны, дергали за веревку, вытягивая чеку, в результате чего происходил взрыв. Используя те же материалы, партизаны изготавливали мины на самодельных растяжках, закрепленных к винтовочному шомполу, воткнутому в железнодорожный балласт. Их детонация происходила от натяжения проволоки растяжки после сбивания поездом шомпола [6, л. 79–85].

Для предотвращения установки мин типа «удочка» и «на шомпол» противник усилил патрулирование железнодорожного полотна, организовав регулярные обходы перед началом движения. Немецкие патрули либо находили установленные фугасы, либо натыкались на засады партизан-минеров, что приводило к срыву операции. Поэтому, партизаны вынуждены были перейти к так называемому «наглому минированию» – установке мин непосредственно перед приближением поезда. Это значительно повышало эффективность минирования, но в то же время было крайне опасным для самих партизан. С целью организации скрытного минирования железнодорожного полотна, партизаны применяли и так называемые «рычажные мины», представлявшие собой заряд тола, снабженный МУВ, чека которого одевалась на рычаг, который должен был быть при установке прижат к рельсу. Мина устанавливалась под рельс и приводилась в действие от давления на последний проходящего поезда [6, л. 78].

В свою очередь, для защиты своих составов враг стал использовать контрольные платформы, закрепленные перед паровозом и используемые в качестве противоминного трала. Чтобы нейтрализовать их действия, партизаны стали совершенствовать «антиклиринские» мины стержневого типа, рассчитывая длину рычага-детонатора так, чтобы платформа, проходившая первой, его не задевала, а паровоз, имевший более низкую осадку, сбивал рычаг, приводя мину в действие [3, л. 5]. Установка партизанами усовершенствованных «антиклиринских» мин непосредственно перед поездом вынудила противника закреплять на паровозах металлические щетки, сбрасывавшие заряд в сторону, что позволяло избежать взрыва. На это партизаны отвечали установкой мин непосредственно под рельс, приводимых в действие от давления на последний проходящего поезда. Но, это требовало значительных затрат времени, так как приходилось раскапывать насыпь под рельсом для установки заряда. Для обнаружения мин данной

конструкции, противник стал красить насыпь у рельс известью в белый цвет. В ответ партизаны стали носить с собой известь – для закраски места закладки и уносить лишнюю землю.

Чтобы окончательно лишить народных мстителей возможности минировать железную дорогу, противник начал вырубать по краям дороги лес и устанавливал для непосредственной охраны железнодорожного полотна деревоземляные огневые точки (далее ДЗОТы) и долговременные огневые точки (далее ДОТы). Так, зимой 1944 г. на каждом километре важнейших железнодорожных путей немцы устанавливали ДЗОТ или ДОТы, которые взаимодействовали с патрулями. Патрульные группы по 3–5 человек периодически проверяли железнодорожное полотно, двигаясь на расстоянии 50–100 метров друг от друга [3, л. 12]. Такая форма охраны, хоть и требовала привлечения значительного количества живой силы, делала практически невозможным минирование в дневное время, поэтому установку мин народные мстители стали проводить в основном ночью, что вынудило немцев ограничить, а в некоторых регионах и вовсе отказаться от ночного движения поездов. А утром, после тщательной проверки полотна патрульными группами, перед началом движения, по путям пускался порожняк с платформой-тралом, который должен был проверить безопасность путей. В результате, наличных мин, создаваемых в мастерских партизан из взрывчатки и материалов присылаемых с «Большой земли» оказалось недостаточно для успешных осуществлений диверсий, так как установленные фугасы в лучшем случае уничтожали пустой состав или же детонировали под платформой.

Для решения данной проблемы в феврале 1944 г. при Белорусском штабе партизанского движения был создан инженерно-технический отдел, главной задачей которого было проектирование, изготовление и разработка опытных образцов новой подрывной техники и экспериментального вооружения для партизанских формирований [2, л. 4–3]. Благодаря деятельности советских ученых и инженеров в краткий срок была спроектирована, испытана и запущена в производство целая серия мин и взрывателей новой конструкции (взрыватели замедленного действия «УЗ-47», «ВКВ» и мина «М2П»), позволявших проводить диверсии несмотря на противодействие противника. Так, при установке вышеупомянутых взрывателей замедленного действия, установленный ночью фугас становился на боевой взвод в дневное время, уже после прохода контрольного порожняка. Мина же «М2П» была устроена так, что пропустив первый контрольный состав, обычно являвшийся пустым, взрывалась под проходящим следом [2, л. 30–33, 37]. Данные устройства в ограниченных масштабах были доставлены в белорусские партизанские отряды, где показали отличные результаты. Так, в 1944 г. только с помощью 19 мин «М2П» было уничтожено – 15 паровозов, 30 вагонов, 1 дрезина, убито и ранено 503 солдата и офицера противника [2, л. 26–28].

Массовые диверсии на железных дорогах заставили противника усилить движение и по шоссейным дорогам. Партизаны на это ответили усиленным минированием и организацией засад. Для диверсий первоначально применялись обычные армейские противопехотные и противотанковые мины, иногда снабженные дополнительным зарядом взрывчатки, а также самодельные мины нажимного действия в деревянном корпусе. Для нейтрализации угрозы грузоперевозкам противник усилил контроль за движением по дорогам, осуществлял постоянный мониторинг, обходы и траление боронами наиболее опасных участков. В связи с этим, прежние формы минирования оказались малоэффективными, и поэтому партизаны разработали и стали применять новые приемы постановки мин. Например, мины, снабженные взрывателями нажимного действия, устанавливались на гораздо большую глубину, чем ранее. Над ним вертикально устанавливалась палочка, доходящая концом до поверхности дороги, на которую зачастую сверху накладывалась деревянная дощечка. Взрыв происходил после того, как проходящий транспорт, наехав на дощечку или палочку, оказывал необходимое давление на взрыватель, в результате чего происходил взрыв. В случае траления, мина оставалась незадетой, борона в худшем случае сдвигала только дощечку, однако мина сохраняла свою функциональность [1, л. 31]. Против подобных фугасов противник так и не смог найти эффективного противодействия, так как для охраны шоссейных коммуникаций в усиленном режиме с помощью ДЗОТов и патрулей у немецкого командования просто не хватало людских ресурсов, что и обеспечило успешность минной войны на грунтовых дорогах.

Таким образом, несмотря на все усилия оккупационной администрации, направленные на противодействие диверсионным акциям партизан, полностью обезопасить движение как по железным, так и по шоссейным дорогам Беларуси ей так и не удалось. Народные мстители на

усиление охраны коммуникаций отвечали изготовлением мин новой конструкции и разработкой новых способов закладки зарядов, а, где самим это было не под силу, на помощь приходили специалисты из советского тыла. В результате диверсий партизаны не только снижали пропускную способность железной дороги, чем усложняли своевременную доставку вермахту пополнений на фронт, но и наносили противнику существенные потери в технике, снаряжении и личном составе.

Литература

1. Национальный архив Республики Беларусь (далее НАРБ). – Фонд 1450. – Оп. 1. – Д. 965.
2. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 3. – Д. 92.
3. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 3. – Д. 151.
4. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 4. – Д. 158.
5. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 3. – Д. 173.
6. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 4. – Д. 249.

Репозиторий ВГУ