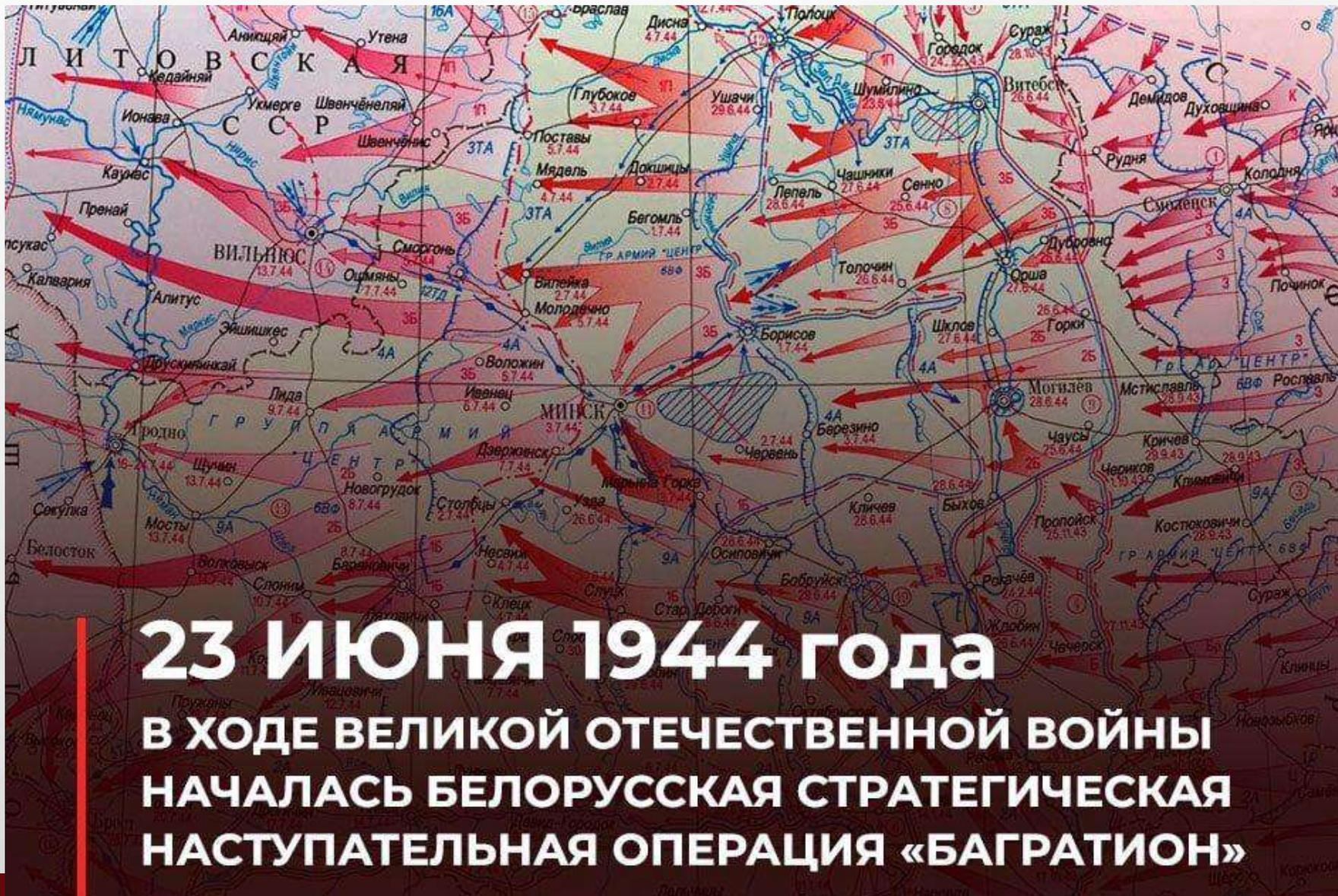




80
ПОБЕДА!

**ТРАНСПОРТНОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ОПЕРАЦИИ
«БАГРАТИОН»**

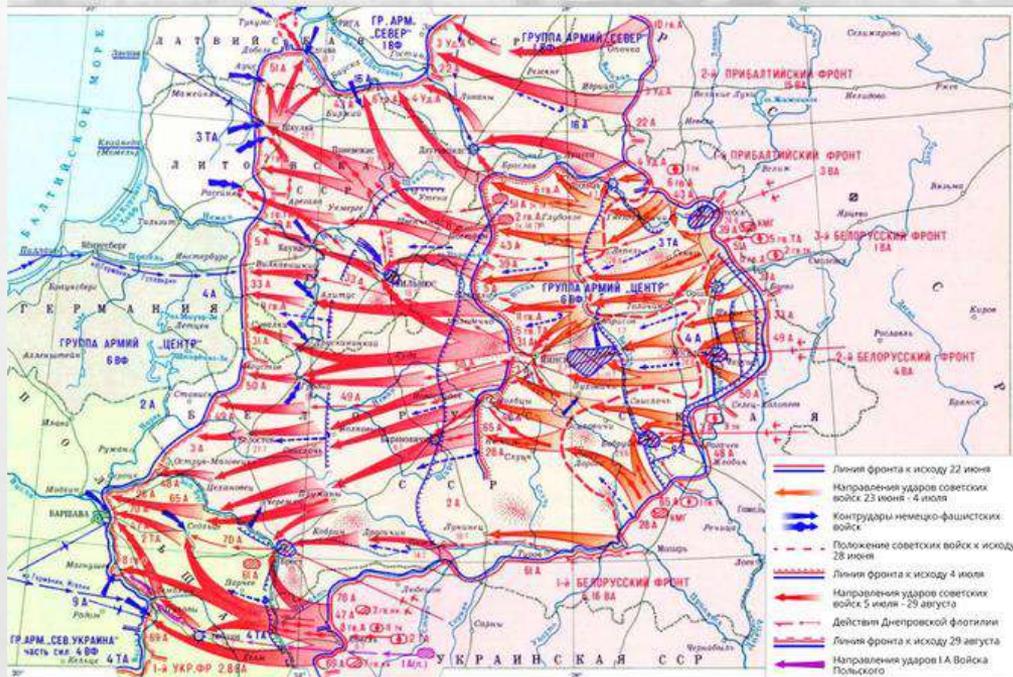




23 ИЮНЯ 1944 года

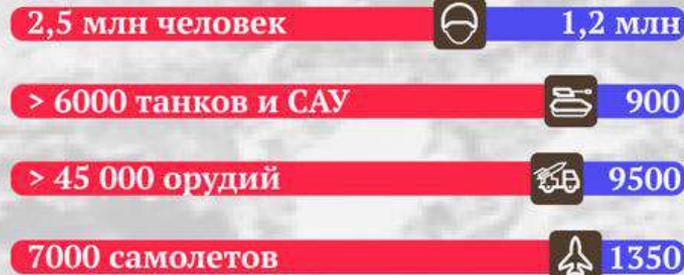
**В ХОДЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ
НАЧАЛАСЬ БЕЛОРУССКАЯ СТРАТЕГИЧЕСКАЯ
НАСТУПАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ «БАГРАТИОН»**

ОПЕРАЦИЯ «БАГРАТИОН» 23 ИЮНЯ — 29 АВГУСТА 1944



КРАСНАЯ АРМИЯ

ВЕРМАХТ



СИЛЫ СОВЕТСКИХ ВОЙСК

- | | |
|--|--|
| 1-й Белорусский фронт
Командующий генерал армии
Константин Рокоссовский | 1-й Прибалтийский фронт
Командующий генерал армии
Иван Баграмян |
| 2-й Белорусский фронт
Командующий генерал-полковник
Георгий Захаров | Днепровская военная флотилия
Командующий капитан 1-го ранга
Виссарион Григорьев |
| 3-й Белорусский фронт
Командующий генерал-полковник
Иван Черняховский | Отряды партизан |

ХРОНИКА ОСВОБОЖДЕНИЯ БЕЛОРУССИИ

26 ИЮНЯ | 27 ИЮНЯ | 28 ИЮНЯ | 29 ИЮНЯ | 1 ИЮЛЯ | 3 ИЮЛЯ | 8 ИЮЛЯ | 14 ИЮЛЯ | 16 ИЮЛЯ | 28 ИЮЛЯ
 Витебск | Орша | Могилёв | Бобруйск | Борисов | Минск | Барановичи | Пинск | Гродно | Брест

Освобождение Белоруссии 23 июня – 28 августа 1944 г.



Цель операции - ударами войск 1-го Прибалтийского (генерал армии Баграмян) 3-го Белорусского (генерал-полковник Черняховский) 2-го Белорусского (генерал-полковник Захаров) 1-го Белорусского (генерал армии Рокоссовский) фронтов прорвать оборону противника одновременно в направлениях, Витебска и Бобруйска, а затем, развивая наступление, и наступать к нашим западным границам.



Для перевозки войск и грузов снабжения потребовалось свыше **440 тыс. вагонов**, что составляло 65% рабочего парка страны.

Из этого объема перевозки в звене центр — фронт составили

308 211 вагонов, в том числе:

193 411 ваг. — оперативные перевозки

114 800 ваг. — снабженческие грузы.

Перевозки по сосредоточению войск приходилось выполнять по линиям Белорусской и Западной железных дорог.

Дороги были сильно разрушены, особенно основное направление Брянск — Гомель — Калинковичи и линия Гомель — Жлобин.

1-й Прибалтийский фронт базировался на ж. д. участке Ржев — Великие Луки — Невель с пропускной способностью **12** пар поездов в сутки. От Невеля к фронту вели две железнодорожные линии: Невель — Полоцк и Невель — Витебск. В качестве рокадных линий использовались участки: Ржев — Вязьма и Земцы — Ломоносово.

Распорядительная станция фронта - Старая Торопа с отделением на станции Невель. В ходе наступления предполагалось в интересах фронта восстановить железнодорожные участки Дретунь — Полоцк, Крюки — Витебск, Витебск — Полоцк, Полоцк — Двинск и Идрица — Полоцк.

В составе фронта находились для этого 6-я и 10-я железнодорожные бригады УВВР-7 (начальник УВВР-7 генерал М. Т. Ступаков).

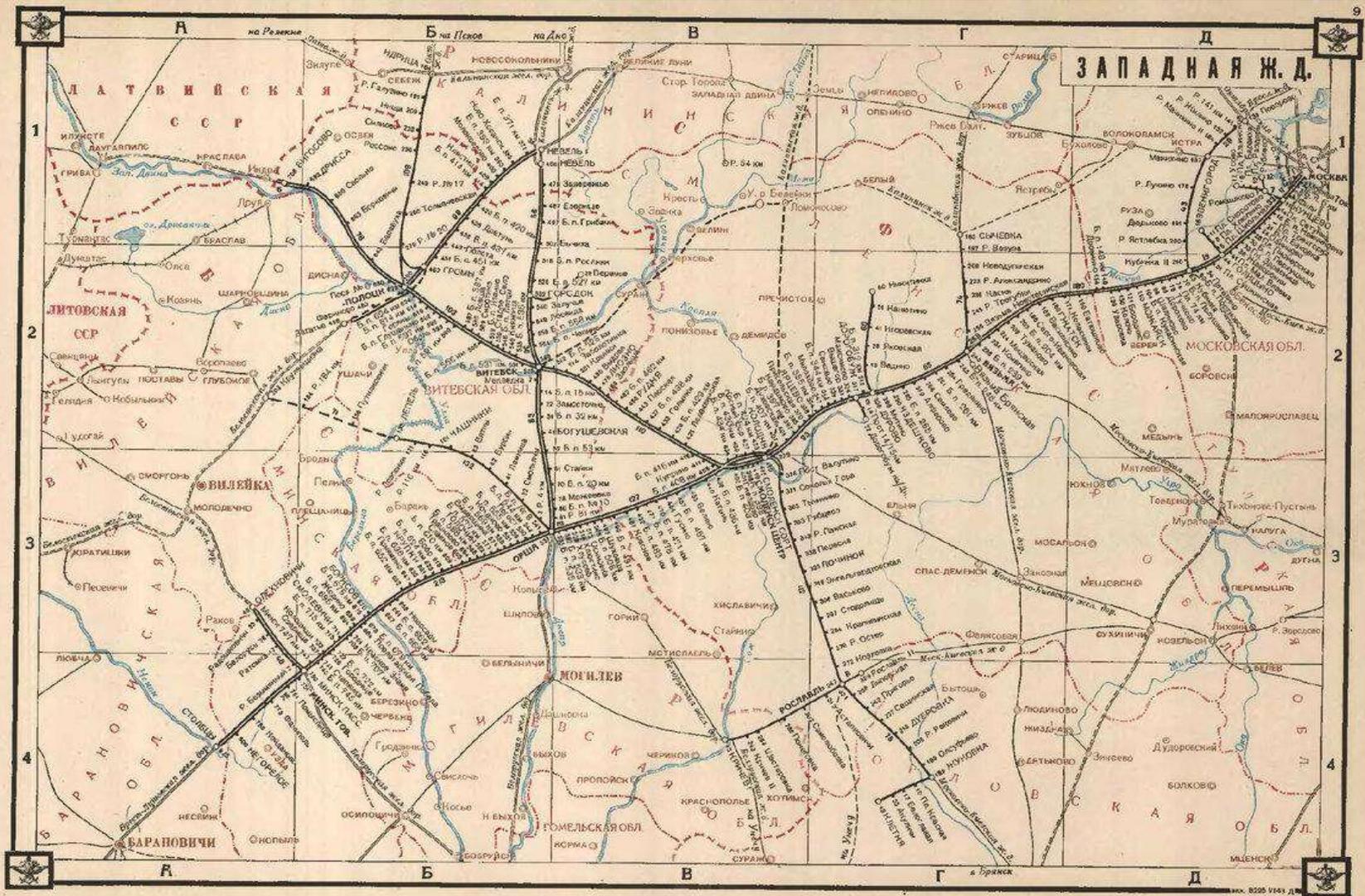


Для 3-го Белорусского фронта основной магистралью служил железнодорожный участок Западной железной дороги Вязьма — Смоленск с пропускной способностью 20 пар поездов и участок Занозная — Смоленск — 12–18 пар поездов в сутки.

От Смоленска к фронту вели два участка: Смоленск — Витебск и Смоленск — Орша. Рокадами являлись Вязьма — Милятино, Никитинка — Дорогобуж и Смоленск — Починок.

Распорядительная станция фронта - Смоленск (с отделениями в Вязьме и Рудне). Перевозками руководил начальник Западной железной дороги В. П. Егоров.

В ходе наступления в полосе фронта предполагалось восстановить все направления до Витебска и Орши, а также участки Витебск — Орша, Орша — Лепель и Орша — Борисов, затем основное направление Орша — Минск — Вильнюс — Каунас.



Выполнение этих работ возлагалось на УВВР-4 (начальник генерал А. П. Смирнов), в составе которого находились 1-я и 26-я железнодорожные бригады.

Средний темп восстановления железных дорог намечался 3 км в сутки.

Кроме того, для нужд фронта мог быть использован водный транспорт по Днепру и его притокам.

При подготовке и в ходе операции намечалось также восстановить автомагистраль Москва — Минск и автомобильную дорогу Брянск — Витебск.

Основной железнодорожной линией **2-го Белорусского фронта** служил участок Рославль — Кричев — Могилев и примыкавшие к ней участки с общей пропускной способностью 32 пары поездов в сутки.

Этой магистралью руководил Н. И. Краснобаев.

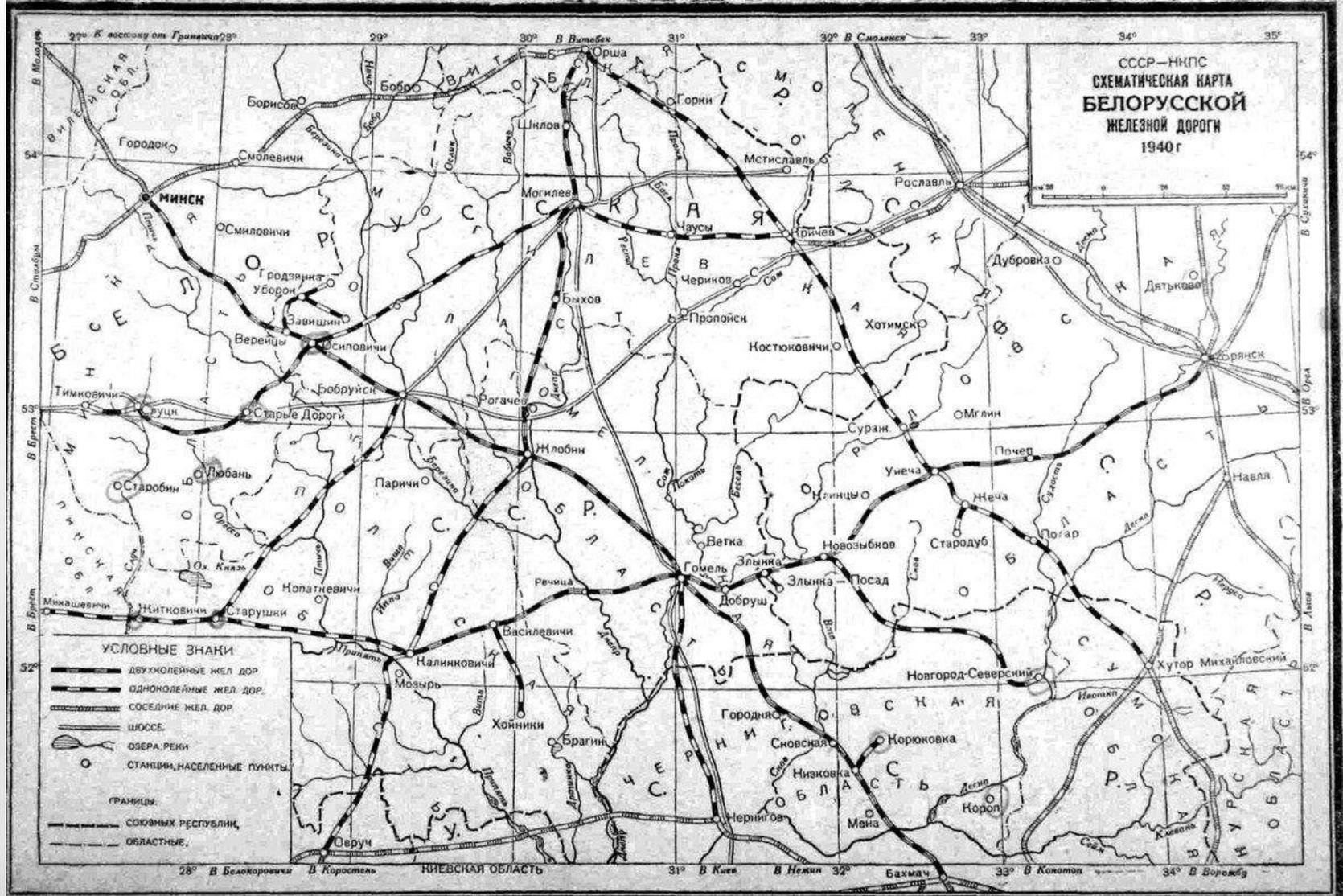
В полосе фронта силами УВВР-9 (начальник полковник П. И. Бакарев), который имел в своем составе 4-ю железнодорожную бригаду, намечалось ввести в строй участки Кричев — Орша, Кричев — Могилев — Осиповичи.

Войска правого крыла **1-го Белорусского фронта** базировались на железнодорожных участках: Почеп — Гомель — Калинковичи; Бахмач — Гомель — Жлобин и Нежин — Чернигов — Гомель.

Общая пропускная способность их достигала 40 пар поездов в сутки УВВР-1 (начальник генерал Ф. Н. Доронин) в процессе наступления должно было восстановить участки Жлобин — Осиповичи, Калинковичи — Лунинец, Сарны — Ковель.

Для этого УВВР-1 располагало 3-й, 5-й и 45-й железнодорожными бригадами.

Фронту предстояло также восстановить автомобильные дороги Жлобин — Бобруйск — Осиповичи, Бобруйск — Слуцк и другие, а также обеспечить возможность использования водного пути по Припяти и Березине.







Взорванный мост через реку Сож



Переправа через реку Сож. Ноябрь 1943 г.

К началу сосредоточения войск для намечаемой операции железнодорожные участки, на которые базировались фронты, были подготовлены к перевозкам.

Каждая общевойсковая армия (на всех фронтах) имела железнодорожный участок с пропускной способностью 6–12 пар поездов в сутки, станцию снабжения и выгрузочные станции

Только в зоне 1-го Белорусского фронта район выгрузки включал 15–20 железнодорожных станций, где были оборудованы ПВМ, трапы для выгрузки техники и лошадей, отделения складов и т. п.

Густота автомобильных дорог в центральной части Белоруссии составляла 15–20 км, в том числе с твердым покрытием около 5 км на 100 кв. км.

В полосе 1-го Белорусского фронта она была в 2 раза ниже, что очень затрудняло доставку войскам боеприпасов, вооружения, горючего и других грузов.

В среднем на каждый фронт приходилось 1300–1500 км грунтовых дорог. Каждый фронт имел 2–3, армии — 2–4 дороги.

Дорожным войскам пришлось приложить много усилий для обеспечения интенсивного движения автотранспорта, особенно если учесть низкую их энерговооруженность

В период подготовки операции главная нагрузка по перевозкам войск и грузов фронтам легла на железные дороги.

В среднем четырем фронтам ежедневно подавалось **90–100 поездов из них:**

до 30 поездов — 3-му Белорусскому

до 50 поездов — 1-му Белорусскому.

По участку Бахмач — Гомель ежедневно требовалось пропускать до 60 пар поездов, в то время как пропускная способность этого участка не превышала 36 пар поездов, а моста через р. Сож между ст. Новобелицкая и ст. Гомель — только 12 поездов в сутки.

Чтобы выйти из создавшегося положения, было решено по перегону ст. Новобелицкая — Гомель и по мосту через р. Сож пропускать лишь эшелоны с тяжелой военной техникой.

Все, что могло следовать своим ходом, выгружалось за 20–30 км от пункта назначения и двигалось в район сосредоточения в темное время суток походным порядком.

Особенно напряженной работа транспорта в полосе 1-го Белорусского фронта стала в конце мая.

Первоначальным планом предусматривалось нанесение главного удара войсками левого крыла фронта, а по утвержденному Ставкой плану главный удар должно было наносить правое крыло.

За 20–23 суток потребовалось перебросить уже накопленные огромные ресурсы с левого крыла фронта на правое и одновременно принять поступающие из тыла страны новые потоки войск и воинских грузов.

С учетом внутрифронтовых перевозок среднесуточный темп железнодорожных перевозок для 1-го Белорусского фронта на Гомельском направлении составлял 50–60 пар поездов, а пропускная способность этого направления была равна всего лишь 36 парам поездов в сутки.

Большую работу по перевозкам пришлось выполнить и при подготовке Витебской наступательной операции, осуществлявшейся силами 43-й армии 1-го Прибалтийского фронта и 39-й армии 3-го Белорусского фронта. На подготовку операции отводилось три недели.

43-я армия базировалась на железнодорожном участке Невель — Городок, который находился в 30–40 км от линии фронта. Армейские базы и склады размещались на станции Городок. Основными пунктами выгрузки служили станции Большой Прудок и Военный Городок.

39-я армия базировалась на железнодорожном участке Смоленск — Витебск. Станция снабжения Лиозно, основными пунктами выгрузки были станции Голынки, Пески, Черница, Лиозно и Шахи.

Обе армии имели боеприпасов различных видов по 2,5–3,8 боекомплекта, горюче-смазочных материалов — по 4–4,5 заправки и 9–16 суточных дач продовольствия и фуража.

Особые трудности возникли с выгрузкой и продвижением цистерн с горючим. Выгрузочные пункты, как правило, не имели оборудованных сливных эстакад, и простои цистерн были велики. К тому же и продвижение цистерн, включавшихся в поезда с разными грузами, было медленным. Создалась острая нехватка данного типа подвижного состава.

В этих целях для перевозки горючего были сформированы железнодорожные наливные вертушки.

Каждая состояла из 20 цистерн грузоподъемностью по 50 т, т. е. могла перевозить 1000 т горючего.

В ходе подготовки Белорусской операции массированные налеты немецкой авиации причиняли много разрушений железнодорожным узлам.

Так, в ночь на 18 июня авиация совершила налет одновременно на Гомель, Новозыбков и Щорс, сбросив 3 тыс. бомб. Узлы сильно пострадали: были разрушены пути, линии связи и водоснабжения.

Такие же налеты противник совершил на Смоленский, Витебский и Брянский узлы. На восстановление Смоленского, Витебского и Гомельского узлов, имевших особенно важное стратегическое значение, были мобилизованы все, кто мог держать в руках кирку и лопату.

Непосредственно работами руководили начальники дорог и их заместители, начальники служб и отделений дорог. Уже через шесть часов после налетов узлы начинали пропускать поезда. Этому во многом способствовали построенные заранее соединительные ветки на подходах к узлам и их паркам.

Огромный объем работ и недостаток кадров вынуждали осуществлять восстановление разрушенных железнодорожных линий в несколько очередей.

В узлах прежде всего восстанавливались пути, обеспечивавшие сквозной пропуск поездов.

Линия восстанавливалась первоначально для пропуска малыми скоростями 12 пар поездов в сутки, и лишь впоследствии пропускная способность доводилась до 18–24 пар поездов на однопутных линиях и до 30–36 пар — на двухпутных

Командующие фронтами в Белорусской операции сделали буквально все возможное для сохранения железных дорог, мостов, депо, станций и узлов в полосе наступления.

Воздушные армии фронтов получили задание уничтожать немецкие путеразрушители «крюк» и подрывников, выбрасывать парашютистов для захвата больших мостов и удержания их до подхода советских войск.

Такие же задачи были поставлены и перед партизанами. Уничтожение путеразрушителей возлагалось также и на специальные истребительные группы из состава железнодорожных войск, заброшенных в тыл врага.



• Командующий 1-м Прибалтийским фронтом, например, приказал авиации патрулировать в полосе наступления все железнодорожные участки на занятой противником территории в радиусе 50–80 км и уничтожать с воздуха подрывные команды и путеразрушители. В полосе 1-го Прибалтийского фронта танковые части уничтожили путеразрушители у станций Фарино, Глубокая, Берчунай, Леплауке и в других пунктах железных дорог.

Не допустить разрушения железных дорог вражескими частями стало одной из важных задач танковых соединений и воздушных сил 3-го Белорусского фронта.

Был организован налет ночных бомбардировщиков на станцию Борисов для уничтожения прибывших из Германии 10 путеразрушителей типа «крюк». Один путеразрушитель уничтожила на перегоне Славное — Троцилово авиация, другой — на участке Хлюстово — Хлусово — танковое подразделение.

Осуществляя эти смелые операции в тылу противника, советское командование одновременно принимало необходимые меры, чтобы сорвать проведение отступавшими гитлеровцами тактики «выжженной земли», в том числе и в отношении транспортного хозяйства.

Однако, несмотря на принятые Ставкой Верховного Главнокомандования и командующими фронтов меры, повсеместно спасти железные дороги от разрушения отступавшим противником не удалось.

На участке Полоцк — Идрица в полосе 1-го Прибалтийского фронта было подорвано 83% рельсов, в полосе 3-го Белорусского фронта разрушено 550 км главных путей, 227 км пути демонтировано и увезено, подорвано 277 мостов и труб.

Минеры железнодорожных войск этого фронта обезвредили и уничтожили 63 тыс. мин и 1290 фугасов, большое количество бомб и снарядов.

Объем восстановительных работ на разных участках фронта был различным. В ходе наступления в полосе 3-го Белорусского фронта было восстановлено и переширошено с западноевропейской колеи на союзную 2500 км главных и 1113 км станционных путей, восстановлено 267 больших и средних мостов и 59 пунктов водоснабжения, 9 депо, 21 тыс. км-проводов связи.

Темп восстановления в полосе наибольших разрушений достигал 7 км, а там, где противник быстро отходил и не успевал полностью разрушить путь и особенно мосты, — 21–30 км в сутки.

Средний темп восстановления в полосе 3-го Белорусского фронта составлял 15–17 км в сутки. Узким местом оказались мосты. Так, для введения в строй моста через Неман у Гродно (465 м) потребовалось 22 суток.

Отрыв наступавших войск 3-го Белорусского фронта от восстановленных участков железных дорог был наименьшим — 80 км.

В полосе 1-го Белорусского фронта отступавшим противником были разрушены большие участки железных дорог, крупные железнодорожные мосты через Днепр у Жлобина и через Березину у Бобруйска.

Восстановление 65-километрового железнодорожного участка Жлобин — Бобруйск заняло 20 дней, а за это время наступавшие войска продвинулись на 350 км.

Темпы восстановления железных дорог снова оказались значительно ниже темпов наступления, что привело к серьезным затруднениям в снабжении войск, поскольку остро не хватало автотранспорта и горючего.

Всего в период наступления 1-го Белорусского фронта с 23 июня по 1 сентября было восстановлено и перешито 1709 км главных путей, восстановлено 367 мостов общей длиной 44,3 км.

Средние темпы восстановления пути составили 26–28 км в сутки. Однако за этими средними цифрами скрывается большая неравномерность работ на отдельных направлениях.

На наиболее разрушенных участках железных дорог темпы восстановления были низкими — в полосе 1-го Прибалтийского и 2-го Белорусского фронтов — 3–5 км в сутки, в полосе 1-го Белорусского фронта — 1–1,5 км.

Для обеспечения наступления правого крыла 1-го Белорусского фронта можно было восстанавливать либо более мощную и кратчайшую двухпутную линию Калинковичи — Лунинец — Жабинка (458 км), либо более длинную (650 км) линию Калинковичи — Жлобин — Бобруйск — Осиповичи — Барановичи.

Первая проложена по болотистой пойме р. Припяти и пересекает многочисленные ее притоки. Если противник взорвет при отступлении все мосты и трубы для пропуска паводковых и ливневых вод (что можно было предполагать), то восстановление их в условиях бездорожья окажется крайне затруднительным.

Вторая линия, хотя и более протяженная, проходила по ровной, открытой местности, число мостов и труб на ней было меньшим, вдоль линии шло шоссе, удобное для подвоза всего необходимого для обеспечения работ. Военный совет 1-го Белорусского фронта избрал второй вариант.

В полосе наступления 2-го Белорусского фронта, продвигавшегося медленнее, разрушения были значительными и, следовательно, средние темпы восстановления низкими.

Здесь противник уничтожил 577 искусственных сооружений. 56 разрушенных километров участка пути Драниха — Могилев восстанавливались 15 суток, а мост через Днепр у Могилева вошел в строй лишь на 28 сутки.

Всего УВВР-9 ввело в строй 1931 км главных и 471 км станционных путей. Темпы работ составляли от 2,5 до 7,2 км, а мостов — 20,6 пог. м в сутки. Отрыв наступающих здесь войск от железных дорог к концу операции достиг 400 км.

Из-за большого отрыва войск от железных дорог основная тяжесть перевозок от станций выгрузки к линии фронта легла на автотранспорт. На этот раз его перевозочные возможности ограничивались не численностью автопарка, а обеспеченностью горючим.

Каждый фронт имел по 50–60 тыс. автомобилей различного назначения (из них транспортных примерно 11%). Общая грузоподъемность фронтового и армейского автотранспорта всех четырех фронтов составляла 26 тыс. т, требовавшийся суточный объем перевозок — примерно 15 тыс. т.

При суточном пробеге машины летом в 200 км наличный автотранспорт обеспечивал подвоз материальных ресурсов на глубину до 250 км.

При планируемом темпе наступления 15–16 км в сутки водители должны были работать 12–14 ч в сутки.

И все же без помощи железных дорог автотранспорт захлебывался. Когда отрыв войск от железнодорожных станций достиг 400 км, автомобили должны были совершать в оба конца пробег в 800 км, при этом каждой машине на один рейс требовалось 7–8 заправок горючего. Лишь за счет предельного напряжения сил водителей, их мастерства и правильной организации работы удалось довести суточный пробег машин до 400–430 км и более и справиться с перевозками.

Благоприятствовали использованию автотранспорта и большие работы по совершенствованию военно-автомобильных дорог, на которых через каждые 100–200 км были оборудованы пункты технического обслуживания и заправки машин.

Благодаря всем этим мерам интенсивно эксплуатировавшиеся автомобили к концу операции оказались в таком же хорошем техническом состоянии, как и в ее начале, а многие воины-автомобилисты сумели довести их пробег до 520–670 км в сутки.

Автотранспорт 3-го Белорусского фронта, например, с 23 июня по 18 июля 1944 г. перевез 92 тыс. т грузов.

Особенно отличилась 10-я автомобильная бригада фронта, которая за 22 дня доставила войскам около 65 тыс. т различных грузов.

Автотранспорту 11-й гвардейской армии за 25 дней пришлось перевезти свыше 50 тыс. т.

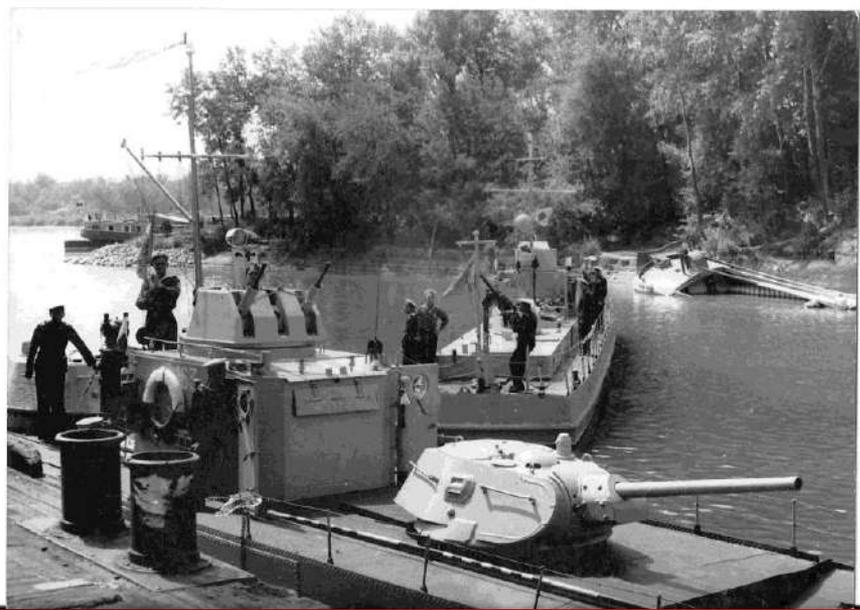
В помощь автомобильным подразделениям привлекался гужевой транспорт. В период подготовки Белорусской операции в войсках четырех фронтов (включая кавалерийские корпуса) насчитывались сотни тысяч лошадей.

Отступавшие из Белоруссии немецко-фашистские войска полностью уничтожили речной транспорт.

Однако еще осенью 1943 г. на базе Волжской военной флотилии была воссоздана Днепровская военная флотилия (командующий капитан 1 ранга В. В. Григорьев). Ее корабли поддерживали наступление наших войск артиллерийским огнем, высаживали десанты, нарушали переправы противника.

Только при форсировании Березины в районе Бобруйска флотилия перевезла с левого берега на правый 66 тыс. человек, 1550 орудий и минометов, 500 автомашин и около 7 тыс. лошадей 48-й армии.

При наступлении 61-й армии вдоль северного берега р. Припяти корабли флотилии высадили на восточную окраину Пинска десант в составе двух стрелковых полков.



В период с 15 по 25 июля, когда коммуникации 1-го Белорусского фронта оказались предельно растянутыми, командованию фронта пришлось привлечь самолеты По-2 для доставки грузов конно-механизированной группе генерала И. А. Плиева, вторгшейся глубоко в тыл врага.

Один самолет поднимал примерно 200 кг и совершал (с пересечением боевых порядков противника) два-три рейса в сутки. 30 самолетов доставляли за сутки примерно 15 т горючего.

Положение улучшилось, когда по распоряжению Ставки фронту было дополнительно выделено 40 транспортных самолетов.

За несколько дней по воздуху конно-механизированной группе было доставлено около 60 тыс. т горючего различных видов.



В ходе Белорусской операции расход горючего и смазочных материалов составил 300 тыс. т, боеприпасов — 400 тыс. т (для их перевозки потребовалось около 700 железнодорожных эшелонов) продовольствия и фуража — 500 тыс. т.

Всего было израсходовано более 1,5 млн. т грузов, которые доставили около 2500 поездов, фронтам было подано грузов на 25–30% больше, чем их было израсходовано.

Общий объем железнодорожных перевозок для обеспечения Белорусской операции превысил 440 тыс. вагонов.





Автор: Велиюканин Л., РГАКФД №0-255537

pobeda.elar.ru



pobeda.elar.ru

Автор: Велиюканин Л., РГАКФД №0-168451



WWW.BELTA.BY WWW.BELTA.BY WWW.BELTA.BY WWW.BELTA.BY WWW.BELTA.BY







