

Участие партизанских отрядов, подчинённых Орловскому штабу партизанского движения, в операции «Рельсовая война»

Одним из важных мероприятий, которое постоянно и эффективно проводили партизанские отряды, являлась дезорганизация работы железных дорог противника, в т. ч. уничтожение железнодорожных мостов и рельсов, что создавало серьёзные нарушения в снабжении фронтовых войск и срывало оперативные перевозки оккупантов не только в пределах армий и фронтов, но и между фронтами. Говоря об участии партизанских отрядов, подчинённых Орловскому штабу партизанского движения, в операции «Рельсовая война», необходимо отметить, что она опиралась на опыт рельсовых ударов партизан в 1942 и первой половине 1943 г. и без этого опыта вряд ли была бы возможна. **Операция «Рельсовая война»**, к разработке которой Центральный штаб партизанского движения приступил в июне 1943 г., планировалась как перовая всеобщая операция партизан, и к 9 июля 1943 г. она была полностью закончена.

Вернёмся к предшествующим событиям. Так, уже к 15 марта 1942 г. брянские партизаны разрушили 19 железнодорожных и 163 моста на шоссе на дорогах. В результате железные дороги на участках Брянск – Смоленск, Брянск – Киев были выведены из строя и оккупантами на эту дату не эксплуатировались. В целях оказания скоординированной помощи Красной Армии на Западном фронте, сопредельные фронту Дятьковские, Жуковские, Рогнединские, Дубровские, Клетнянские партизанские формирования были закреплены за армиями, а в пределах участка действия армии – за дивизиями. С этой целью ещё 27 марта 1942 г. командующий Западным фронтом Г. К. Жуков издал приказ о необходимости сосредоточения всех сил партизанских отрядов на железных, шоссе, грунтовых дорогах для того, чтобы не дать врагу производить перевозку всех грузов и пополнения к фронту. Партизаны действовали главным образом засадами и смелыми налётами, дороги минировались, на железных дорогах партизаны устраивали крушения поездов. Главнейшими дорогами считались: Смоленск – Вязьма, Рославль – Брянск, Брянск – Зикеево. Также Г. К. Жуков возложил на ряд партизанских отрядов персональную ответственность за недопущение движения по определённым дорогам: за дорогу Рославль – Брянск – на Жуковский отряд; за дорогу Почеп – Брянск, Навля – Брянск на полк Карицкого; за дорогу Брянск – Зикеево, Брянск – Людиново – на Дятьковский партизанский отряд.

Начиная с мая 1942 г., удары по коммуникациям партизаны в ряде случаев стали наносить довольно крупными силами. Одним из них явилась совместная с Красной Армией операция, осуществлённая в мае 1942 г. на железнодорожном участке Красный Рог – с. Красное, который охранялся двумя полками. По линии курсировал бронепоезд. Полотно железной дороги со стороны леса было защищено проволочным заграждением в два ряда. Объединённый штаб брянских партизан привлёк для операции пять выгоничских, два трубчевских отряда, в том числе отряды им. Чапаева, им. Щорса, им. «26 бакинских комиссаров» и навлинский «Смерть немецким оккупантам», и координировал их действия. В результате операции было выведено из строя 7,5 км железнодорожного пути и вся телефонно-телеграфная связь, движение поездов приостановлено на 15 суток.

Значительно возросла эффективность помощи партизанских формирований Красной Армии, активизировалось их взаимодействие в боевых операциях весной и летом 1942 г.. Уже в конце сентября 1942 г. под общим руководством 2-й Клетнянской партизанской бригады было взорвано 5,5 км пути и 4 моста, что вызвало длительную задержку движения поездов. В ноябре-декабре 1942 г. брянские партизанские соединения в период Сталинградской битвы наносили массированные удары по железным дорогам Гомель – Брянск, Рославль – Брянск, Кричев – Унеча, Брянск – Харьков, Брянск – Киев, Брянск – Смоленск, Брянск – Вязьма. Известны случаи, когда партизанские герои-подорывники пускали под откос фашистские эшелоны ценой своей жизни.

Выполняя приказ Брянского штаба партизанского движения, брянские партизаны 8 марта 1943 г. совершили самую крупную свою операцию – взорвали Голубой мост через реку Десну в районе Выгоничей, на целый месяц парализовали важнейшую транспортную артерию гитлеровской армии. Кроме того, в марте и апреле 1943 г. народные мстители взорвали железнодорожные мосты через реки Беседь (Унеча – Кричев) и Навля, а также мосты на дороге Брянск – Смоленск.

Диверсии на железных дорогах осуществлялись бойцами оперативных групп и агентами, работавшими на станциях крупных железнодорожных узлах, в железнодорожных депо, ремонтных мастерских и т. д.. Наибольший эффект достигался в результате подрыва важных объектов. Взрыв

железнодорожного полотна, мостов, путепроводов обычно приурочивался ко времени прохождения по ним поездов. Всякое крушение поезда вызывало серьезные нарушения движения по магистрали.

Предусматривался тщательный подбор состава для диверсионных групп и партизанских отрядов. Помимо честных, проверенных и смелых людей предпочтение отдавалось людям, знакомым с техникой. При подготовке их уделялось внимание как работе с подрывными и зажигательными средствами, так и расчетам по разрушению и умению оценить жизненные части сооружений и агрегатов. Акции партизанских отрядов, созданных на базе оперативных групп органов государственной безопасности, внесли неоценимый вклад в проведение диверсионной войны в тылу врага. МЗД обладали преимуществом перед ММД (минами мгновенного действия) тем, что одновременно можно было установить значительное количество МЗД с различными сроками замедления, и затем взрывы происходили периодически после восстановления противником полотна железной дороги. При осуществлении этих операций использовались толовые заряды и самые разнообразные минные устройства – от миниатюрных магнитных мин, мин замедленного действия (МЗД) и неизвлекаемых мин (НИМ) до мощных фугасов. МЗД, так же как и ММД, партизаны устанавливали на тех участках перегона, которые были наиболее выгодны для производства крушений: на насыпях, в выемках, на закруглениях и спусках, т. е. в тех местах, где помимо ликвидации последствий крушения, требовались трудоемкие восстановительные работы. В некоторых случаях (после взрыва моста, в связи с прекращением движения), уменьшалась охрана на перегонах. Следует отметить, что партизанские диверсии были одним из самых эффективных и дешевых видов нарушения работы тыла противника, особенно транспорта.

По инструкции немецкой администрации машинисты на некоторых железных дорогах были обязаны ездить со скоростью до 25 км/час, а иногда 15 км/час, вместо обычной скорости 45–50 км/час. На прямых участках пути при таких скоростях паровозы почти всегда, если и сходили с рельс, то оставались на насыпи, и подъём их для оккупантов не был труден. Однако на кривых участках, подрыв на минах почти всегда приводил к падению паровоза под откос. Партизаны заставляли машинистов нагонять поезда на мины с повышенной скоростью, устраивая для этого засады за 1–1,5 км до установленной мины, и обстреливали паровоз ружейно-пулемётным огнем (как правило, машинист в таких случаях невольно прибавлял скорость).

На основе опыта этих рельсовых ударов Центральный штаб партизанского движения в июне 1943 г. и приступил к разработке первой всеобщей операции «Рельсовая война». 1943 г. вошел в историю партизанской борьбы как год массированных ударов по железнодорожным коммуникациям немецких войск. Цель операции «Рельсовая война» заключалась в том, чтобы одновременными ударами партизан Белоруссии, Калининской, Ленинградской, Орловской и Смоленской областей вывести из строя железные дороги на больших расстояниях, уничтожить железнодорожные мосты, путевое хозяйство, станционные сооружения. Для выполнения такой грандиозной операции было привлечено около 96 тысяч партизан, в том числе около 4 тысячи брянских партизан.

Первый одновременный удар операции **«Рельсовая война»** было намечено провести в начале августа 1943 г.. В это время предполагался отход 2-й немецкой танковой армии из района сражения на Курской дуге и занятие нового рубежа обороны. В тылу 2-й танковой армии и действовали брянские партизаны. Их участие в этой операции планировалось начать раньше, с 20 июля, с тем, чтобы оно, нарастая, в начале августа слилось с общим ударом по железным дорогам. Первый удар рельсовой войны брянские партизаны нанесли в ночь с 21 на 22 июля 1943 г., как и было обусловлено Ставкой, ранее намеченной общей операции. В эту же ночь, по приказу начальника Орловского штаба партизанского движения, четыре партизанские бригады – «За Родину», «Смерть немецким оккупантам», им. Фрунзе, им. Молотова и отряд им. Ворошилова общей численностью 4550 человек атаковали железнодорожную линию Брянск – Навля – Хутор Михайловский. На восьми участках в одну ночь они взорвали 5133 рельса, полностью остановив движение на этой важнейшей для гитлеровцев магистрали. Оперативное значение первых рельсовых ударов брянских партизан было отмечено немецким командованием – начальником транспортной службы группы армий «Центр» Г. Теске, командующий группой армий «Центр» фельдмаршал фон Клюге и начальник генштаба сухопутных сил генерал Цейтплер на совещании в ставке Гитлера.

Таким образом, в последнюю декаду июля 1943 г. брянские партизаны к своим непрерывным действиям на коммуникациях добавили рельсовые удары, полностью прекратившие на несколько суток движение по железным дорогам. Тем самым они серьезно осложнили и без того критическое положение фашистских соединений на этом участке фронта. В последующие дни брянские

партизаны продолжали наносить удары на других участках и к началу общей операции взорвали 9526 рельсов, затем их удары слились с общей операцией.

Второй удар был совершен в ночь на 4 августа 1943 г.. Один из эпизодов рельсовой войны отражён в справке 4-й Клетнянской партизанской бригады «За Родину» от 4 августа 1943 г. о выполнении ею указаний Западного штаба партизанского движения (ЗШПД): «...По приказу, полученному по радио из ЗШПД, в ночь с 3 на 4 августа 1943 г. бригадой «За Родину», в результате мощного удара по магистрали Брянск – Гомель, на протяжении 12 км взорвано 1026 рельсов, взорван железнодорожный мост на реке Дубне длиной 12 м, разбита и сожжена ст. Жудилово, на которой полностью уничтожено и сожжено 3 вражеских железнодорожных эшелона с боеприпасами, горючим и техникой. В эшелонах уничтожено (взорвано и сожжено): паровозов 3, вагонов и платформ 98, цистерн с бензином 8, автомашин 46, танков 6, орудий 4, авиабомб и артснарядов 30 вагонов, с патронами 17 вагонов и 5 вагонов с почтой и живой силой. В результате боя и взрывов уничтожено до 300 гитлеровцев. На станции уничтожены: склады с зерном в 500 тонн, склад боеприпасов, сенной пункт и маслозавод, взорваны все стрелки и семафоры...». А. П. Матвеев, начальник Брянского штаба партизанского движения, в докладе на заседании, посвящённом 2-й годовщине освобождения Брянска, отметил, что «Брянские леса явились родиной так называемой «Рельсовой войны».

Ленинградский учёный, доктор исторических наук, профессор П. Р. Шевердалкин в книге «Ленинградские партизаны» писал: «...«Рельсовая война», начатая по инициативе брянских и белорусских партизан, распространилась по всей оккупированной территории. Она знаменовала собой подъём партизанского движения на новую, более высокую ступень, требовала высокой манёвренности и квалифицированного руководства отрядами».

В связи с начавшейся величайшей битвой на Курской дуге в июле 1943 г. Брянский штаб партизанского движения совместно с Центральным фронтом утвердил план взаимодействия брянских партизан с частями войск фронта. В результате действий брянских партизан был сорван подвоз противником к линии фронта по железным дорогам и большакам резервов и переброска их с одного фронта на другой, остановлено движение по железным дорогам и большакам в тылу противника на участках: Брянск – Локоть, Брянск – Хутор Михайловский, Брянск – Гомель, Новозыбков – Новгород-Северский, выведен из строя большак Суземка-Трубчевск. Поддерживая наступление Красной Армии на Орловско-Курской дуге, брянские партизаны только за июль-август 1943 г. подорвали 17330 рельсов, чем на длительное время парализовали движение вражеских эшелонов на важнейших железнодорожных магистралях.

Тем же целям, но уже во время предстоящего наступления советских войск на смоленском, гомельском направлениях и битвы за Днепр, была подчинена операция партизан под кодовым названием «Концерт», явившаяся плановым продолжением операции «Рельсовая война». Она проводилась 19 сентября – 1 ноября 1943 г. на оккупированной фашистами территории Белоруссии, Карелии, в Ленинградской и Калининской областях, на территории Латвии, Эстонии, Крыма, охватывая по фронту около 900 км и в глубину свыше 400 км. К участию в операции привлекались 193 партизанских отряда (группы) Белоруссии, Прибалтики, Карелии, Крыма, Ленинградской и Калининской областей (свыше 120 тысяч человек).

В целом война на рельсах задерживала столь нужные для немецких войск на Курской дуге перевозки, но её эффективность не всеми оценивалась одинаково. Виднейший подрывник – специалист по партизанским диверсиям И. Г. Старинов считал, что использованная в «рельсовой войне» взрывчатка дала бы намного больший эффект при взрывах вражеских эшелонов, а сама по себе замена рельсов не представляла большого труда. По мнению И. Г. Старинова, основными видами нарушения работы железнодорожного транспорта были крушения поездов, взрывы мостов, уничтожение локомотивов, а не массовый подрыв рельсов, зачастую в тупиках и на запасных путях. Не согласиться с этим, в целом трудно. При подрыве рельсов двухсотграммовыми и тем более стограммовыми толовыми шашками рельсы вовсе не разрушались, а выбивался кусок длиной 25–35 см. Немцы опиливали рельсы и сваривали их термитом. Более того, они изобрели накладной мостик длиной 80 см и массой около 20 кг, накладывали на подорванные рельсы и пропускали по ним поезда. С точки зрения И. Г. Старинова, это приводило к значительному снижению потерь нужных противнику паровозов, военных грузов и не отражалось на моральном состоянии перевозимых войск. Однако при этом нельзя не отметить, что подрыв рельсов вместо организации крушений поездов, был проще и безопаснее по исполнению для партизан.

Так или иначе, «рельсовая война», бесспорно, требовала усиления охраны железных дорог, на что отвлекались регулярные немецкие войска. **Всего в результате рельсовой войны брянские партизаны уничтожили 99 железнодорожных и 226 деревянных мостов, повредили около 500 км телефонно-телеграфных линий, около 300 км железнодорожного полотна, взорвали почти 6 тыс. рельсов. До 10% регулярных немецких войск было отвлечено на восстановление и охрану железных дорог.**

Партизаны оказывали большую помощь передовым разведывательным группам частей Брянского и Центрального фронтов, наносили удары с тыла по гитлеровским войскам, пытавшимся закрепиться на промежуточных рубежах обороны. В мемуарах всех командующих армиями, которые освобождали Брянщину, высоко оценивается вклад брянских партизан в успешный исход советского наступления.

Старший научный сотрудник Воронина Н. П.,
Старший научный сотрудник Хижняк И. С.

С использованием материалов интернет-сайтов