



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Минтранс России



РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ТРАНСПОРТА  
РУТ (МИИТ)



# **К 80-летию разгрома советскими войсками немецко-фашистских войск в Сталинградской битве**

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА (МИИТ)»

---

К 80-летию Сталинградской битвы:  
вклад отечественного транспорта  
в Победу над врагом

МОСКВА—2023



*«200 дней под Сталинградом, на превращённых в руины улицах легендарного города насмерть бились две армии, и победу одержала та, что оказалась сильна духом. Яростное, порой за пределами человеческих возможностей сопротивление наших бойцов и командиров можно было понять и объяснить только их преданностью Родине, твёрдой, абсолютной верой в то, что правда на нашей стороне. Готовность ради Отечества, ради правды идти до конца, делать невозможное была и есть в крови, в характере нашего многонационального народа — именно она низвергла нацизм»*

**Президент Российской Федерации,  
В. В. Путин**

*«80 лет назад, в 1943 году, на берегах Волги советские войска одержали победу в одном из самых тяжёлых и кровопролитных сражений Второй мировой войны. Сталинградская битва завершилась полным разгромом немецко-фашистских армий и пленением их командующего фельдмаршала Паулюса. После Сталинграда гитлеровским нацистам оставалось только одно – отступить до самого Берлина, к Нюрнбергу, в историческое небытие»*

***Заместитель Председателя Совета  
Безопасности Российской Федерации,  
Д. А. Медведев***

*«Мы склоняем головы перед памятью всех, кто своим мужеством и сплоченностью сокрушил агрессора и остановил фашизм, кто подарил будущее нашей стране и всей планете. Неоценимый вклад в Победу внесли работники всего транспортного комплекса страны, которые в дни тяжёлых испытаний обеспечили бесперебойную работу транспортной системы. Память о бессмертном подвиге защитников Сталинграда навсегда останется в наших сердцах»*

**Министр транспорта Российской Федерации  
В.Г. Савельев**





В 2023 г. наша страна отмечает **80-летие со дня победы в Сталинградской битве**, поворотном сражении в самой сокрушительной войне в истории человечества — Второй мировой, частью которой была Великая Отечественная война. Учитывая особое значение разгрома советскими войсками немецко-фашистских захватчиков под Сталинградом для достижения победы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг., Президент Российской Федерации 15 июля 2022 г. подписал Указ № 457 «О праздновании 80-летия разгрома советскими войсками немецко-фашистских войск в Сталинградской битве».

2 февраля 1943 г. на берегах Волги была одержана победа, которая положила начало коренному перелому в Великой Отечественной войне, стала отправной точкой освобождения мира от фашизма. С тех пор слово «Сталинград» вошло во все языки мира и стало общепризнанным символом героизма, мужества, стойкости духа и преданности своему Отечеству.

В соответствии с Федеральным законом от 13 марта 1995 г. № 32-ФЗ «О днях воинской славы и памятных датах России» 2 февраля отмечается День воинской славы России — День разгрома советскими войсками немецко-фашистских войск в Сталинградской битве (1943).

# **Глава 1. Место Сталинградской битвы в боевых операциях Великой Отечественной войны**

---

## **1.1. Германские планы на военную кампанию 1942 года**

После поражения немецко-фашистских захватчиков в битве за Москву план блицкрига фашистской Германии провалился. Однако вермахт был еще силен и стремился взять реванш за поражение под Москвой. Германия использовала отсутствие второго фронта западных союзников СССР, чтобы восстановить свои силы и попытаться в течение 1942 г. нанести удар Красной армии. Для этого в распоряжении Третьего рейха были огромные ресурсы оккупированной Европы. Руководство гитлеровской Германии разработало план нового наступления «на южном крыле советско-германского фронта, которое должно было лишить Советский Союз основных нефтяных месторождений, подорвать его экономику, позволить установить контакт с Ираном и склонить Турцию к вступлению в войну на стороне фашистского блока».

Замысел нового наступления вермахта был изложен в директиве от 5 апреля 1942 г. № 41, согласно которой предполагалось нанести поражение советским войскам на южном участке фронта, прорваться к Сталинграду и захватить Кавказ, хлебные поля Кубани и Ставрополя. После их захвата планировалось завершить разгром Советского Союза. Гитлер полагал, что для выполнения задачи разгрома СССР и в целом успешного продолжения мировой войны необходимо обеспечить себя достаточными минеральными ресурсами и продовольствием.

Конкретные цели немецкого командования состояли в следующем: разбить советские войска на южном фланге, прорваться на Кавказ к нефтяным промыслам Майкопа, Грозного, Баку, перейти через Кавказский хребет и одновременно перерезать в районе Сталинграда Волгу как важнейшую транспортную артерию страны, захватить Сталинград «как центр военной промышленности и узел коммуникаций».

В числе важнейших условий для проведения операции предусматривался разгром советских войск в междуречье Дона и Волги.

В соответствии с директивой главного командования вермахта от 23 июля 1942 г. № 45 группа армий «Юг» при подготовке к наступлению была разделена на две группы: группу армий «А» и группу армий «Б». Группе армий «А» (командующий — генерал-фельдмаршал В. Лист) была поставлена задача захватить Кавказ. Группа армий «Б» (командующий — генерал-полковник, с 1 февраля 1943 г. — генерал-фельдмаршал М. Вейхс), в состав которой входили немецкие 4-я танковая, 2-я и 6-я армии, 8-я итальянская и 2-я венгерская армии, двинулась на Сталинград Из состава войск группы армий «Б» для захвата Сталинграда была выделена 6-я армия (командующий — генерал-полковник Ф. Паулюс).

Советскому руководству требовались срочные, решительные меры, чтобы организовать отпор противнику на сталинградском направлении. С этой целью решением Ставки Верховного Главнокомандования (ВГК) в тылу Юго-Западного и Южного фронтов были развернуты 62-я, 63-я и 64-я армии. 12 июля был образован Сталинградский фронт (командующий — Маршал Советского Союза С. К. Тимошенко), в состав которого, кроме указанных армий, вошли из расформированного Юго-Западного фронта 21-я и 8-я воздушная армии.

Общее руководство и координацию действий фронтов под Сталинградом по поручению Ставки ВГК с 17 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. осуществляли заместитель Верховного Главнокомандующего генерал армии Г. К. Жуков и начальник Генерального штаба генерал-полковник А.М. Василевский.

## **1.2. Ход битвы (основные события и этапы)**

Летом 1942 г. началась невиданная в мировой истории по продолжительности и ожесточенности боев, по количеству участвовавших людей и боевой техники, по размаху и напряжению битва на подступах к Дону и Волге — Сталинградская битва. Она развернулась на огромной территории в 100 тыс. кв. км, на отдельных этапах с обеих сторон в ней одновременно участвовало свыше 2 млн человек. Битва

продолжалась 200 дней, закончившись полной победой советских войск.

По характеру боевых действий Сталинградская битва делится на два этапа: оборонительный, продолжавшийся с 17 июля по 18 ноября 1942 г., целью которого была оборона города Сталинграда, и наступательный, начавшийся 19 ноября 1942 г. и завершившийся 2 февраля 1943 г. разгромом группировки немецко-фашистских войск.

**Оборонительный этап Сталинградской битвы (с 17 июля по 18 ноября 1942 г.).** Стратегическая оборонительная операция на сталинградском направлении продолжалась 125 дней и ночей и включала два периода. Первый период — ведение оборонительных боев войсками фронтов на дальних подступах к Сталинграду (17 июля — 12 сентября 1942 г.). Второй период — ведение оборонительных действий по удержанию Сталинграда (13 сентября — 18 ноября 1942 г.).

*Первый период оборонительного этапа. Боевые действия фронтов на дальних подступах к Сталинграду (17 июля — 12 сентября 1942 г.).* Первый период оборонительной операции начался 17 июля 1942 г. в большой излучине Дона боевым соприкосновением частей 62-й армии (командующий — генерал-майор В. Я. Колпакчи, с 3 августа — генерал-лейтенант А. И. Лопатин, с 6 сентября — генерал-майор Н. И. Крылов, с 10 сентября — генерал-лейтенант В. И. Чуйков) с передовыми отрядами немецких войск группы армий «Б». В ходе ожесточенных боев противнику пришлось развернуть 5 дивизий из 14 и затратить шесть суток, чтобы подойти к главной полосе обороны войск Сталинградского фронта. Однако под натиском превосходивших сил противника советские войска были вынуждены отходить на новые, слабо оборудованные рубежи.

28 июля 1942 г. Сталин подписал приказ № 227, известный под названием «Ни шагу назад!». Приказ констатировал потерю огромных территорий, где до войны производились основные виды промышленной и сельскохозяйственной продукции. В нем говорилось, что *«наша Родина переживает тяжелые дни. Мы должны отбросить и разгромить врага, чего бы нам это ни стоило, немцы не так сильны, как это кажется паникерам. Они напрягают последние силы. Выдержать их удар сейчас, в ближайшие несколько месяцев — это значит обеспечить за нами победу»*. Приказ вводил жесткие меры за нарушение порядка в войсках, требовал от Красной армии уси-

лить сопротивление и во что бы то ни стало остановить наступление противника. Но в сложившейся критической обстановке лета 1942 г. приказ способствовал укреплению моральной стойкости Красной армии.

К концу июля 1942 г. фашистские войска отеснили советские войска за Дон. Для обеспечения обороны вдоль реки германскому командованию пришлось использовать, помимо 2-й армии, армии своих союзников — венгерские, итальянские и румынские военные подразделения. 30 июля 1942 г. немецким командованием было принято решение повернуть 4-ю танковую армию с кавказского направления на сталинградское. В результате на сталинградском направлении действовали уже две армии: 6-я — с запада и 4-я танковая — с юго-запада.

В связи с возросшей шириной полосы обороны (около 700 км) решением Ставки ВГК Сталинградский фронт, которым с 23 июля командовал генерал-лейтенант В. Н. Гордов, 5 августа был разделен на Сталинградский и Юго-Восточный фронты. Для достижения более тесного взаимодействия между войсками обоих фронтов с 9 августа руководство обороной Сталинграда было объединено в одних руках, в связи с чем Сталинградский фронт был подчинен командующему войсками Юго-Восточного фронта генерал-полковнику А. И. Еременко.

16 августа 1942 г. 6-й армии Паулюса удалось рассечь советскую группировку, оборонявшую город, на две части. 23 августа противнику удалось прорвать оборону 62-й армии, подойти к среднему обводу города, а передовыми отрядами немецкого 14-го танкового корпуса выйти к Волге севернее Сталинграда в районе Ерзовка. Под огнем оказались цеха Сталинградского тракторного завода. В этот же день, 23 августа, произошла самая страшная в истории Великой Отечественной войны бомбардировка города. Германская авиация нанесла сильнейший бомбовый удар по жилым кварталам Сталинграда, был разрушен центр города. За два дня самолеты люфтваффе совершили в районе Сталинграда до 2 тыс. боевых вылетов, сбрасывали 1000-килограммовые фугасные бомбы. В городе начались пожары, одним из первых разбомбили нефтегородок. Нефть вылилась в Волгу и загорелась. Пламя над рекой поднялось на высоту 200 м, его было видно даже в Саратове. Советскими истребителями и зенитной артиллерией

были сбиты десятки немецких самолетов, но последствия бомбардировки были трагичны: огромные потери среди гражданского населения, по самым приблизительным подсчетам, более 40 тыс. человек, в основном мирных жителей. С 28 августа по 14 сентября 1942 г. на Сталинград было сброшено 50 тыс. бомб весом от 50 до 1000 кг. На каждый квадратный километр Сталинградской земли приходилось до 5 тыс. бомб и осколков крупного калибра. Ни один город в мире не выдерживал такого огненного шквала.

Генеральный Штаб занимался разработкой планов будущего контрнаступления. Но прежде необходимо было удержать Сталинград и сосредоточить силы для удара по флангам. 26 августа 1942 г. городские власти призвали всех жителей к оружию: «Все на строительство баррикад!».

В начале сентября противник захватил отдельные районы в северной части Сталинграда, продолжил наступление к центру города, чтобы полностью перерезать реку Волгу — важнейшую коммуникационную артерию. Попытки врага прорваться к Волге на широком фронте обходились ему большими потерями. Так, только за 10 дней сентября у стен Сталинграда немцы потеряли 24 тыс. человек убитыми, было уничтожено около 500 танков и 185 орудий. С 18 августа по 12 сентября на ближних подступах к городу было сбито более 600 самолетов противника.

*Второй период оборонительного этапа. Бои по удержанию Сталинграда (13 сентября — 18 ноября 1942 г.).* В течение второго периода оборону Сталинграда держали 62-я армия генерала В. И. Чуйкова и 64-я армия генерала М. С. Шумилова. На этом этапе операции противник четыре раза переходил к штурму города, пытаясь захватить его с ходу. Бои в городе носили исключительно ожесточенный характер и продолжались практически круглосуточно на улицах и площадях Сталинграда. В своих мемуарах «Сражение века» Маршал Советского Союза, командующий 62-й (8-й гвардейской) армией В. И. Чуйков вспоминал: *«Историки утверждают, что в великих сражениях у полководцев нередко не хватало только одного батальона, чтобы добиться решающей победы. Я думаю, что у Паулюса в эти дни было много лишних батальонов, для того чтобы разрезать 62-ю армию пополам и выйти к Волге. Но мужество наших бойцов сводило на нет все усилия врага...».*

День 14 сентября 1942 г. вошел в героическую эпопею Сталинградской битвы как один из кризисных дней обороны. Особенно упорные бои развернулись в районе элеватора и вокзала Сталинград-2. Беспощадным было сражение на Мамаевом кургане — господствующей высоте (102,0 м) в центральной части города. Ценой больших потерь 15 сентября противник овладел Мамаевым курганом. Однако уже на следующий день части 13-й гвардейской (командующий — генерал А. И. Родимцев) и 112-й стрелковой дивизий в результате ожесточенных боев отбили у врага высоту. Мамаев курган стал местом самых кровопролитных и ожесточенных боев в Сталинграде: на каждый квадратный метр земли приходилось от 500 до 1250 осколков. Мамаев курган имел важное стратегическое значение: с его вершины хорошо просматривалась и простреливалась прилегающая территория, переправа через Волгу. В середине сентября 1942 г. Мамаев курган несколько раз переходил из рук в руки. Это место огромных людских потерь и беспримерного мужества и героизма советских воинов. Именно он стал ключевой позицией в борьбе за волжские берега.

Ставка ВГК постоянно подкрепляла оборонявшиеся войска резервами из глубины страны. Так, только с 23 июля по 1 октября 1942 г. на сталинградское направление прибыло 55 стрелковых дивизий, 9 стрелковых бригад, 7 танковых корпусов и 30 танковых бригад.

В связи с возросшим составом фронтов и большой протяженностью их полос Ставка ВГК 28 сентября упразднила единое командование Юго-Восточного и Сталинградского фронтов и переименовала Сталинградский фронт в Донской (командующий — генерал-лейтенант К. К. Рокоссовский), а Юго-Восточный — в Сталинградский (командующий — генерал-полковник А. И. Еременко).

Второй штурм Сталинграда враг предпринял с 28 сентября по 8 октября 1942 г. Немецкое верховное командование требовало от Паулюса взять Сталинград любой ценой и в самые ближайшие дни. Третий, самый ожесточенный, с применением большого количества огневых средств штурм города начался 14 октября. Соединения и части 62-й армии (командующий — генерал-лейтенант В. И. Чуйков), разделенные друг от друга противником, продолжали героически оборонять полосу, вытянутую вдоль набережной Волги.

Борьба за «Дом Павлова» — один из многих примеров героизма советских людей в дни битвы за Сталинград. Таких домов, ставших опорными пунктами, в полосе действий 62-й армии было более 100. Всемирную известность получили подвиги бойцов «Дома Павлова», удерживавшие его в течение 58 дней. Для сравнения: Франция — крупнейшая континентальная военная держава Европы — капитулировала через 44 дня после начала немецкого наступления (кстати, та самая 6-я полевая немецкая армия, окруженная и взятая в плен под Сталинградом, и «брала» Париж в 1940 г.). Враг по этому дому наносил удары авиацией, вел артиллерийский и минометный огонь, но защитники дома не отступили ни на шаг. Сержант 13-й гвардейской дивизии Яков Павлов получил звание Героя Советского Союза. Главной задачей бойцов было сдерживать немцев, пока советские войска не начнут контрнаступление. И они с ней справились. 25 ноября 1942 г. Красная армия под Сталинградом пошла в атаку, и эпопея «Дома Павлова» была победно окончена.



**Красноармейцы идут в атаку на врага под Сталинградом. 1942 г.**

В развалинах Сталинграда успешно действовали советские снайперы. Легендарный снайпер Великой Отечественной войны Василий Зайцев во время Сталинградской битвы за полтора месяца уничтожил 225 германских солдат и офицеров, включая 11 снайперов. За проявленное военное мастерство и доблесть командиру снайперской группы присвоили звание Героя Советского Союза (1943), вручили орден Ленина и медаль «Золотая Звезда». Нанайский охотник Максим Пасар уничтожил 272 фашиста.

К середине ноября 1942 г. продвижение немецких войск было остановлено на всем фронте. Враг был вынужден окончательно перейти к обороне. На этом стратегическая оборонительная операция Сталинградской битвы завершилась. Войска Сталинградского, Юго-Восточного и Донского фронтов выполнили свои задачи, сдержав мощное наступление врага.

**Контрнаступление советских войск под Сталинградом (19 ноября 1942 г. — 2 февраля 1943 г.).** С сентября 1942 г. Ставка ВГК и Генеральный штаб приступили к разработке плана исторического контрнаступления под Сталинградом (операция «Уран»), успех которого позволил бы создать угрозу всему южному крылу германского фронта. 13 ноября 1942 г. план контрнаступления утвердил Верховный Главнокомандующий. В течение двух месяцев в условиях повышенной секретности под Сталинградом была создана ударная группировка. Предполагалось контрнаступление войск трех фронтов — Юго-Западного (генерал Н. Ф. Ватутин), Сталинградского (генерал А. И. Еременко) и Донского (генерал К. К. Рокоссовский) — с целью окружения и уничтожения вражеской группировки войск в районе города Сталинграда.

Контрнаступление Красной армии под Сталинградом началось 19 ноября 1942 г. В нем приняли участие войска Юго-Западного (командующий генерал Н. Ф. Ватутин), Донского (командующий генерал К. К. Рокоссовский), Сталинградского (командующий генерал А. И. Еременко) и левого крыла Воронежского (командующий генерал Ф. И. Голиков) фронтов. Соотношение сил сухопутных войск и авиации было примерно равным. В артиллерии превосходство было на стороне советских войск.

Из сообщения Совинформбюро 21 ноября 1942 г.: *«На днях наши войска, расположенные на подступах к Сталинграду, перешли в наступление против немецко-фашистских войск. Наступление нача-*

*лось в двух направлениях: с северо-запада и с юга от Сталинграда. Прорвав оборонительную линию противника протяжением 30 км на северо-западе (в районе Серафимович), а на юге от Сталинграда — протяжением 20 км, наши войска за три дня напряженных боев, преодолевая сопротивление противника, продвинулись на 60—70 км... В ходе наступления наших войск полностью разгромлены шесть пехотных и одна танковая дивизии противника... Наступление наших войск продолжается».*

**Окружение немецкой группировки.** В результате ударов по флангам противника, где действовали румынские войска, и последующего наступления по сходящимся направлениям войска 4-го механизированного корпуса Сталинградского и 4-го танкового корпуса Юго-Западного фронтов 23 ноября взяли в кольцо окружения 22 дивизии и 160 отдельных частей неприятеля общей численностью 284 тыс. человек. В окружении оказались 6-я и основные силы 4-й танковой армий Вермахта.

30 ноября 1942 г. операция по окружению и блокированию немецкой группировки завершилась. Советскими войсками были созданы два фронта окружения: внешний и внутренний. Общая протяженность внешнего фронта окружения составляла около 450 км. Максимальное расстояние между внешним и внутренним фронтами окружения на Юго-Западном фронте достигало 100 км, а на Сталинградском — от 20 до 80 км. К концу 1942 г. замысел германского командования о восстановлении фронта на Волге полностью провалился. Были созданы благоприятные условия для уничтожения окруженной под Сталинградом группировки врага.

**Ликвидация группировки врага, окруженного в Сталинграде.** 4 января 1943 г. Ставка ВГК утвердила план стратегической военной операции «Кольцо» (10 января — 2 февраля 1943 г.), которая стала заключительной частью Сталинградской битвы. Целью операции было уничтожение войск противника, окруженного в Сталинграде.

8 января 1943 г. советское командование предъявило командованию окруженных в Сталинграде германских войск ультиматум о капитуляции, но оно отклонило его. 10 января войска Донского фронта перешли в наступление с целью ликвидации Сталинградского котла. В этот период численность окруженных войск еще составляла около 250 тыс. человек, численность войск Донского фронта составляла 212 тыс. человек. 24 января Паулюс докладывал своему верховному ко-

мандованию: *«Поражение неизбежно. Чтобы спасти еще оставшихся в живых, армия просит немедленного разрешения капитулировать»*. Последовал отказ. Но этот отказ был уже обреченным. Враг упорно сопротивлялся, но советские войска 26 января 1943 г. рассекли группировку противника на две части: южную группу (остатки 9 дивизий) во главе с Паулюсом и северную группу (остатки 12 дивизий) в районе заводов «Тракторного» и «Баррикады» Сталинграда. 31 января 1943 г. в Сталинграде капитулировала шестая армия Третьего рейха во главе с Паулюсом, он стал первым немецким фельдмаршалом, попавшим в плен.

2 февраля 1943 г. капитулировала северная группировка окруженных под командованием командира 11-го армейского корпуса генерал-полковника К. Штреккера. Всего в ходе операции «Кольцо» в плен было взято около 113 тыс. солдат и офицеров противника.

**Сталинградская битва: начало коренного перелома.** Сталинградская битва завершилась блестящей победой советских Вооруженных Сил. Она положила начало коренному перелому не только в ходе Великой Отечественной войны, но и во всей Второй мировой войне. Стратегическая инициатива прочно и окончательно перешла в руки советского Верховного Главнокомандования.

В ходе Сталинградской битвы фашистский блок потерял четвертую часть сил, действовавших на советско-германском фронте: были разгромлены части и штабы немецкой 6-й полевой и 4-й танковой армий, 3-я и 4-я румынские армии (22 дивизии), 8-я итальянская армия и итальянский альпийский корпус (10 дивизий), 2-я венгерская армия (10 дивизий), хорватский полк. В ходе Сталинградской битвы общие потери врага убитыми, ранеными, пленными и пропавшими без вести составили около 1,5 млн человек, в связи с чем в Германии впервые за годы войны был объявлен траур. Потери Красной армии составили около 1 млн 130 тыс. человек (из которых около 480 тыс. безвозвратные).

За мужество и героизм, проявленные в ходе битвы за Сталинград, 125 человек удостоены звания Героя Советского Союза. Медалью «За оборону Сталинграда» награждены более 700 тыс. участников битвы. За боевые отличия в ходе Сталинградской битвы 44 соединениям и частям были присвоены почетные наименования, 55 — награждены орденами, 183 — преобразованы в гвардейские. В 1965 г. Сталинграду было присвоено почетное звание «Город-герой».



**Красноармейцы с аккордеоном празднуют победу в Сталинградской битве на площади Павших борцов в освобожденном Сталинграде.  
*Январь 1943 г.***

### **1.3. Итоги Сталинградской битвы**

1. Победа в Сталинградской битве стала ключевым моментом коренного перелома в Великой Отечественной войне. В результате победы под Сталинградом и последующего контрнаступления Красная армия прочно овладела стратегической инициативой, что кардинально изменило ситуацию на всем советско-германском фронте.

2. Победа советских войск в Сталинградской битве явилась крупнейшим военно-политическим событием Второй мировой войны, оказала серьезное влияние на дальнейший ход всей войны.

3. В политических кругах Турции и Японии усилилось стремление сохранить нейтралитет. Япония и Турция вынуждены были отказаться от планов активных действий против СССР.

4. Части группы немецкой армий «Б» стали отходить с Кавказа, стремясь избежать повторения судьбы под Сталинградом. Никогда после Сталинграда противник уже не проводил таких операций на территории СССР.

5. Исход Сталинградской битвы способствовал укреплению Антигитлеровской коалиции. Союзники СССР пришли к окончательному выводу, что Красная армия не проиграет войну, и стали прорабатывать планы послевоенного устройства Европы с учетом возрастающей роли Советского Союза в мировых делах.

6. Слово «Сталинград» стало синонимом Победы. Битва на Волге вдохновила миллионы людей в оккупированных странах, где усилилось движение Сопротивления.

7. Итоги Сталинградской битвы привели не только к Ялтинской конференции, но и к Конференции по безопасности и сотрудничеству в Европе в Хельсинки в 1975 г. Мир и стабильность в послевоенной Европе были достигнуты после признания в первую очередь абсолютной недопустимости реставрации нацистской и фашистской идеологии.

### **Список источников и литературы**

---

1. Аптрейкин, С. Сталинградская битва (оборонительный период с 17 июля по 18 ноября 1942 г., контрнаступление с 19 ноября 1942 г.) // Официальный сайт Министерства обороны Российской Федерации // URL: <https://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/history/more.htm?id=11333818%40cmsArticle> (дата обращения: 2 декабря 2022 г.).
2. Горбунов, А. А. Хрестоматия по истории транспорта России: 1941—1945 гг. : учебное пособие / А. А. Горбунов [и др.] ; под общей редакцией А. В. Федякина. — Москва : Проспект, 2022. — 584 с.
3. Горели даже камни. Самая страшная бомбардировка Великой Отечественной // Сайт РИА Новости // URL: <https://ria.ru/20170823/1500789141.html> (дата обращения: 1 декабря 2022 г.).
4. История транспорта России / под общей редакцией Т. Л. Пашковой. — Москва : ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2019. — 380 с.
5. Мельтюхов, М. И. Сталинградская битва — переломный момент Второй мировой войны // URL: <https://stalingrad.rusarchives.ru/predislovie> (дата обращения: 1 декабря 2022 г.).

6. Священные цифры Сталинграда // Портал История РФ // URL: [//histrf.ru/read/articles/sviashchiennyye-tsifry-stalinhgrada](http://histrf.ru/read/articles/sviashchiennyye-tsifry-stalinhgrada) (дата обращения: 11 декабря 2022 г.).
7. Сталинградская битва — военная слава России: методические подсказки / МАУК «Мелеузовская ЦБС» методико-библиографический отдел / составитель Р. Р. Чельшева. — Мелеуз, 2020. — 24 с.
8. Сталинградская битва // Официальный сайт Министерства обороны Российской Федерации // URL: <https://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/history/more.htm?id=11333818%40cmsArticle> (дата обращения: 2 декабря 2022 г.).
9. Сталинградская область в Великую Отечественную войну: подвиг народа в цифрах статистики. Статистический сборник. — Волгоград : Волгоградстат, 2020. — 120 с.
10. Федакин, А. В. Воображаемое «жизненное пространство на Востоке»: преступные планы гитлеровцев по территориально-политическому переустройству России / А. В. Федакин // Вестник Российской нации. — 2022. — № 3. — С. 57—100.

## **Глава 2. Роль транспорта в подготовке и проведении Сталинградской битвы**

---

### **2.1. Железнодорожный транспорт в Сталинградской битве**

За июнь—сентябрь 1942 г. было эвакуировано 677 км пути, 757 стрелочных переводов, 12 978 вагонов ценных грузов. Главными объектами заграждения, помимо пути, были железнодорожные мосты через Дон у станции Лиски и у разъезда Ложки на линии Лихая—Сталинград. Своевременный вывод из строя этих мостовых переходов помог остановить наступление фашистов и стабилизировать фронт. На станции Сталинград-I в результате вражеских бомбардировок было разрушено 26 км станционных путей, 80 стрелочных переводов, разбито 460 вагонов, объем воронок в земляном полотне составил 5500 куб. м. Подобные же разрушения были на станциях Сталинград-II и других раздельных пунктах узла. Воины 84-го путевого батальона проявили массовый героизм и стойкость в техническом прикрытии железнодорожных коммуникаций Сталинграда.

Построенная в 1942 г. новая железнодорожная ветка от станции Иловля вблизи Сталинграда до станции Свияжск около Казани длиной 978 км связала Сталинградский промышленный район с остальной страной. Благодаря самоотверженному труду рабочих, которые в неимоверно тяжелых условиях строили железную дорогу, часто под бомбежками немецкой авиации, удалось сохранить важные для всей страны транспортные коммуникации и обеспечить транспортную связанность после того, как гитлеровские войска вышли к Волге и вошли в Сталинград.

13 июля 1942 г. бюро Сталинградского обкома ВКП(б) в связи с приближением фронта к границам области приняло решение «Об эвакуации скота, имущества, средств производства колхозов, МТС, совхозов и других государственных, кооперативных и общественных организаций из районов, расположенных по правому берегу рек Хопра и Дон». Ввиду ухудшения положения на фронте вскоре были приняты решения о немедленной эвакуации гражданского населения,

предприятий, учреждений, детских домов и складов продовольствия из города и левобережных районов Дона. В течение июля и 20 дней августа 1942 г. из Сталинграда было вывезено до 100 тыс. человек, из них местного населения 35—40 тыс. В августе ежесуточно переправлялось на левый берег Волги около 600 вагонов.

В середине июля 1942 г. превосходящим силам противника удалось в значительной мере блокировать Сталинград. Еще в первой половине месяца выбыла из строя железнодорожная линия Сталинград—Лихая, а 30 июля фашисты заняли станцию Ремонтная на линии Сталинград — Тихорецкая, перерезав тем самым железнодорожную связь волжского города с югом страны.

Главная тяжесть по обеспечению перевозок для защитников Сталинграда легла на плечи железнодорожников, в первую очередь на коллективы Рязано-Уральской и Юго-Восточной дорог, которые одновременно питали несколько фронтов: Сталинградский (образован 12 июля на базе Юго-Западного фронта, а с 28 сентября переименован в Донской), Юго-Восточный (образован 7 августа, а с 28 сентября переименован в Сталинградский), Юго-Западный (вновь создан с 22 октября) и частично Воронежский. При этом важнейшими железнодорожными коммуникациями, по которым осуществлялся основной подвоз в район Сталинграда, являлись однопутные линии: Поворино—Сталинград протяжением 344 км (пропускная способность до 21 пары поездов) и Урбах — Баскунчак — Ахтуба протяжением 289 км (пропускная способность в груженом направлении до 19 и обратно — 11 поездов в сутки). Помимо этого, для снабжения фронтов использовались две непосредственно не примыкавшие к Сталинграду однопутные линии: Балашов — Камышин (273 км) и Поворино — Таловая (124 км). Всего к волжскому городу при нормальных условиях эксплуатации по всем указанным линиям можно было подвозить до 58 поездов в сутки. Из-за постоянных вражеских бомбежек в плохом состоянии находилась фронтальная линия Поворино — Сталинград, не имевшая к тому же нормальных погрузочно-выгрузочных мест. Еще задолго до развернувшихся сражений не лучшим было положение на линии Балашов — Камышин. Она обладала слабым развитием станционных путей, не имела погрузочно-выгрузочных мест; в серьезной реконструкции нуждалась значительная часть верхнего строения пути.

Массовое поступление войск и воинских грузов по железным дорогам в район Сталинграда началось в первой половине июля 1942 г. Основными выгрузочными (а также погрузочными) районами по ходу событий являлись Ахтуба — переправа через Волгу у Сталинграда, Таловая — Калач, Сталинград — Филоново — Качалино, Петров Вал — Морец и др. Прибывавшие воинские эшелоны разгружались (когда позволяла обстановка) главным образом на станциях Сталинград, Арчеда, Иловля, Суровикино, Петров Вал и др. Одному Сталинградскому фронту уже в течение июля железнодорожники доставили 556 воинских эшелонов, или 27 830 вагонов с оперативными и снабженческими грузами. По решению Ставки ВГК с 1 по 20 августа в район Нижней Волги было направлено железнодорожным путем 15 стрелковых дивизий и 3 танковых корпуса. Правда, значительная часть их из-за слабо развитых местных коммуникаций с ограниченной пропускной способностью, а также вследствие частых разрушений железных дорог смогла поступить на фронты только после 20 августа.

В начале августа 1942 г. была принята в эксплуатацию железнодорожная линия Кизляр — Трусово с железнодорожной переправой через Волгу у Астрахани — единственная тогда линия, связывавшая страну с Закавказьем и обеспечивавшая вывоз бакинской нефти. Ее соорудили более 20 тыс. строителей, впоследствии принявших участие в работах по усилению провозной способности магистрали Астрахань — Урбах. Вскоре была введена в эксплуатацию линия Свижск — Ульяновск, являвшаяся частью Волжской рокады.

В августе 1942 г. после ввода в строй новой линии Иловля — Петров Вал (136 км) работники Юго-Восточной железной дороги (начальник дороги А. П. Молчанов) и личный состав органов военных сообщений Сталинградского фронта организовали одностороннее замкнутое движение по маршруту Поворино — Арчеда — Иловля — Петров Вал — Балашов, что позволило значительно ускорить продвижение воинских поездов. Применяя одностороннее и так называемое колебательное движение, при котором составы попеременно пропускались только в одном направлении, они добились, несмотря на ожесточенные воздушные налеты, значительного увеличения пропускной способности коммуникаций. Так, пропускная способность линии Поворино—Иловля выросла с 16 пар поездов в сутки (довоенная максимальная норма) до 21—22 пар воинских эшелонов. Про-

пуская способность другой однопутной линии Урбах—Астрахань в результате введения одностороннего движения и других смелых решений увеличилась в это время с 12 до 19—20 пар поездов в сутки.

В середине августа 1942 г. для снабжения Сталинградского фронта осталась единственная линия Урбах — Верхний Баскунчак — Паромная. Противник усилил ее бомбардировки. Количество налетов в октябре возросло до 1020 против 316 в сентябре, фашистские летчики стали бомбить не только станции, но и поезда на перегонах. Воины 15-й бригады умело организовали прикрытие железнодорожных объектов. Здесь действовали восстановительные летучки с запасами материалов и технических средств.

Весьма эффективной мерой оказалось создание боевых подвижных групп по спасению особо важных для фронта грузов. На группы возлагалось сопровождение поездов и в случае налета вражеской авиации ликвидация последствий бомбардировок. Подвижные группы сопровождали поезда до границы своего участка, передавали их соседним группам, а от них принимали поезда, идущие в обратном направлении. Подвижные группы спасли от пожара много цистерн с горючим, вагонов с боеприпасами и продовольствием, паровозов, ценного оборудования. За время технического прикрытия силами УВВР-3 было восстановлено 77 км главных путей, около 200 стрелочных переводов, 36 малых мостов и труб, 16 пунктов водоснабжения. Для осуществления воинских перевозок в таких масштабах требовалась четкая их организация и особое мастерство. Поезда, следовавшие «пачками», «караванами», подходили к районам выгрузки преимущественно в темное время суток. Для ускорения доставки воинских грузов использовали одностороннее движение эшелонов с последующим возвратом порожняка по той же схеме организации движения.

В обеспечении перевозок в направлении Сталинграда важная роль принадлежала паровозным колоннам особого резерва Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) СССР. В колонне № 4 работала машинистом паровоза Елена Чухнюк. Она, как и другие женщины, водила тяжеловесные поезда с боеприпасами к линии фронта. В перевозках одновременно участвовало более 500 паровозов. Машинисты вели поезда под бомбежками «мимо станций, стертых с лица земли, мимо горящих составов, изуродованных, сваленных под откос локомотивов».

После 23 августа 1942 г., когда вражеские войска прорвались к Волге и перерезали линию на участке Сталинград — Качалино, подвоз воинских грузов по железным дорогам Поворино — Сталинград, Саратов — Иловля и по Волге на направлении Саратов — Сталинград был полностью прекращен. Советские войска, оборонявшие город, могли базироваться только на железнодорожной линии Уральск — Урбах — Верхний Баскунчак — Астрахань и ветке от нее Верхний Баскунчак — Ахтуба — Заплавное. Пропускная способность этих участков не отвечала тогда возросшим потребностям фронта. В августе 1942 г. фашистские самолеты произвели свыше 2 тыс. самолетовылетов на 22 объекта Сталинградского узла. В отдельные дни железнодорожные участки бомбили по 17 раз. Линия Гмелинская — Астрахань Рязано-Уральской железной дороги около 400 раз подвергалась массированным атакам вражеских самолетов, которые сбросили свыше 8500 бомб. На Баскунчакский узел было совершено в 2—2,5 раза больше авианалетов, чем за всю войну на любой из крупных железнодорожных узлов. Однако все попытки врага сорвать движение поездов по заволжским линиям оказались тщетными. Разрушенные участки быстро и оперативно восстанавливались.

Как уже было сказано выше, в период битвы на Волге впервые получили действительное массовое применение паровозные колонны особого резерва НКПС, сформированные *«в целях создания мобильного резерва паровозов для выполнения специальных перевозок к фронту и для ликвидации зимних затруднений в продвижении поездов на наиболее грузонапряженных дорогах тыла»*. Каждая колонна формировалась из 30, 20 и 15 паровозов средней мощности. На один локомотив колонны приходилось по две паровозных, две кондукторских, две поездных бригады и одному проводнику турного вагона — всего 13 человек.

**Волжская рокада.** Уже 13 октября 1941 г. Государственным комитетом обороны (ГКО) было принято решение о строительстве двух новых оборонительных рубежей в большой излучине Дона: Чирско-Цимлянского и Сталинградского (по линии Клетская — Суrowикино — Верхнекурмоярская). Для строительства укреплений под Сталинград из-под Харькова перебрасывалось 5-е управление оборонительных работ, которое с началом строительства укреплений под Сталинградом было реформировано в 5-ю саперную армию.



### Строительство Волжской рокады

К концу года на строительстве укреплений под Сталинградом уже работали 88 тыс. бойцов саперной армии и около 107 тыс. жителей города и области. Еще одно важное для обеспечения безопасности страны решение было принято в январе 1942 г., в разгар общего контрнаступления советских войск. Этому решению предшествовал тот факт, что осенью 1941 г. было прервано железнодорожное сообщение по линии Москва — Курск — Харьков — Ростов-на-Дону. Эта железнодорожная магистраль имела огромное значение для жизни и обороны всей страны. После выхода к магистрали немцев все воинские перевозки, грузопотоки и пассажирские перевозки были переключены на приволжские железнодорожные линии, которые проходили через крупный промышленный узел — Сталинград.

Отдавая себе отчет, какие последствия может иметь прерывание этой транспортной артерии, советское военно-политическое руководство в лице ГКО 23 января 1942 г. приняло решение о начале строительства новой железнодорожной магистрали от Сталинграда вглубь страны через Саратов, Сызрань и Ульяновск до города Свияжск возле Казани. Данная магистраль вошла в историю как Волжская рокада. Приказом от 22 февраля 1942 г. прокладка новой железнодорожной ветки была поручена Управлению строительства Волжлага Главного управления лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) Народного комиссариата внутренних дел (НКВД) СССР. Начальником строительства стал генерал-майор Федор Алексеевич Гвоздев-

ский, который ранее возглавлял работы на БАМпроекте. Дополнительно строительные организации усиливались кадрами и саперными частями из 5-й Саперной армии, работавшими на строительстве оборонительных рубежей на подступах к Сталинграду.

Тогда же, в феврале, прошли первые изыскательные экспедиции в местах предполагаемого строительства железной дороги. Очень быстро стало понятно, что строить дорогу просто вдоль Волги не получится. До Камышина профиль местности был подходящим, но дальше шло большое количество перепадов высот на устьях рек, впадающих в Волгу, и огромные овраги. После этого Гвоздецкий обратился к варианту строительства дороги по долине реки Иловли. Изыскательные экспедиции на данном маршруте предполагаемого строительства прошли в феврале—марте 1942 г.

Окончательный проект Волжской рокады был утвержден ГКО 17 марта 1942 г., когда о предстоящей катастрофе под Харьковом и последующем отступлении к Волге никто не мог даже представить. Новую дорогу планировалось провести по густонаселенным районам Сталинградской области. То, что местность была населенной, имело большое значение, так как впоследствии к строительству привлекались массы колхозников и вольнонаемных граждан из числа местного населения. Проектировщики железной дороги рассчитывали и на то, что местное население поможет с эксплуатацией и обслуживанием дороги (станций, мостов, перегонов и разъездов) в будущем.

Строительство новой дороги сразу же столкнулось с серьезными трудностями. Первая была климатической: весна 1942 г. выдалась довольно холодной и затяжной. На многих участках строительства снег сошел только во второй половине апреля, к 20-м числам. В свою очередь это повлияло на сроки начала посевной кампании. Это было важно, так как для строительства активно привлекались работники колхозов, но из-за поздно пришедшей весны они освободились только к концу первой декады июня. Второй еще более важной проблемой стал дефицит строительного материала. Железнодорожники сразу же столкнулись с нехваткой рельсов и шпал. В этом нет ничего удивительного, если принять во внимание тот факт, что вся экономика СССР к тому моменту уже перешла или находилась в процессе активного перехода на военные рельсы. Большая часть существовавших в стране рельсопрокатных заводов перешла с выпуска гражданской

продукции на выполнение военных заказов и выпуск военной техники для фронта.

Выходом из ситуации стало демонтажное строительство путей с начавшегося в 1938 г. активного строительства Байкало-Амурской магистрали (БАМ). По приказу ГКО 180-километровую ветку, которую уже успели возвести на линии БАМ — Тында, разобрали и перебросили под Сталинград для постройки новой дороги. Звенья пути и мостовые фермы с этого участка были доставлены для строительства Волжской рокады. Но этого хватало лишь для строительства перегона от станции Иловля до станции Петров Вал. Дополнительно рельсы демонтировались в западных регионах страны в зоне боевых действий, их вывозили буквально из-под носа у наступавших гитлеровцев. Этим вывезенных плетей хватило на участок от Петрова Вала до Саратова. Дополнительно ГКО поручил Наркомвнешторгу импортировать для строительных работ 1200 км рельсов с креплениями из США. А всего за годы войны Советский Союз получил в рамках реализации программы ленд-лиза 622 тыс. т американских рельсов.

К строительству железной дороги были привлечены большие людские ресурсы, в том числе заключенные ГУЛАГа, которые прибыли на стройку с Дальнего Востока вместе с демонтированными путями БАМа. При этом вклад заключенных в строительство был большим, но не решающим. На ведение работ в массовом порядке мобилизовывались местные крестьяне. На строительстве работали десятки тысяч колхозников, большое количество женщин и подростков, которые вынесли на себе все тяготы этой работы. Также свой вклад вносили саперы 5-й саперной армии, специализированные строительные части со всего Советского Союза и вольнонаемные граждане. По воспоминаниям некоторых строителей, для возведения дороги использовался и труд немецких военнопленных.

В июле и августе к бытовым трудностям добавилось самое неприятное. С 22 июля 1942 г. немцы начали осуществлять бомбардировку участков строительства дороги, особенно тех, что находились ближе к Сталинграду и фронту. Вражеская авиация мешала строительству, отвлекая часть сил на восстановление поврежденных участков полотна. При этом при авианалетах строители сами несли людские потери. А уже после захвата противником правого берега Дона в районе Клетской к авианалетам добавились и артиллерийские обстрелы. Те-

перь тяжелая артиллерия немцев могла обстреливать район станции Иловля.

Волжская рокада была принята в эксплуатацию 1 ноября 1942 г. До рабочего состояния почти тысячекилометровая магистраль была доведена через шесть месяцев после начала работ, в условиях ограниченных ресурсов и под бомбежками врага, разрушавшими уже сделанное. За время Сталинградской битвы было совершено около 60 тыс. вражеских налетов на железные дороги Сталинградского направления, на которые было сброшено более 90 тыс. бомб. Были разрушены 737 км главных путей, 500 км станционных путей, 340 искусственных сооружений, здания вокзалов, депо, жилые дома.

Тем не менее железные дороги продолжали работать, а запуск Волжской рокады является беспрецедентным результатом в создании железных дорог своего времени. Только для сооружения участка от Иловли до Петрова Вала потребовалось переместить свыше 2 млн куб. м грунта, построить десятки мостов и водопропускных труб, уложить свыше 150 км главных и станционных путей. Летом 1942 г., когда обстановка на фронтах осложнилась (враг рвался к Волге), ГКО установил более жесткий срок открытия движения между Саратовом и Сталинградом — 1 октября. Но 6 июля было предписано сократить время строительства участка Иловля — Петров Вал еще на месяц. Через две недели, когда бои шли уже на территории области, вышел приказ: обеспечить ввод 10 августа.

По Волжской рокаде из Сталинграда были эвакуированы 600 паровозов и 26 тыс. вагонов с заводским оборудованием, ранеными и беженцами — около 400 тыс. человек, в том числе были эвакуированы на Урал 25 тыс. рабочих Сталинградского тракторного завода с семьями. Также была организована отправка в глубокий тыл раненых солдат и офицеров, медицинского и обслуживающего персонала Сталинградских госпиталей, их оборудования.

За июль и первую половину августа только из одной Сталинградской области было вывезено около 30 тыс. вагонов хлеба. Навстречу им по этой же дороге к передовой перебрасывались резервы. По директиве Ставки ВГК в считанные дни на фронт отправили сформированную в районе Сталинграда резервную армию, которая заняла оборону в большой излучине Дона и одной из первых встретила врага.



**Советский полевой госпиталь в районе Сталинграда. 1942 г.**

Благодаря применению кольцевой схемы движения Поворино — Арчеда — Иловля — Петров Вал — Камышин — Балашов — Поворино пропускная способность рокады возросла с 16 до 22 поездов в сутки. *«Сооружение Волжской рокады обеспечило резервами и вооружением всю Сталинградскую битву, ознаменовавшую собой коренной перелом в ходе войны»*, — отмечал маршал Советского Союза Г. К. Жуков.

Машинисты на Сталинградском направлении регулярно совершали подвиги. В один из рейсов эшелон с танками, который вел к Сталинграду старший машинист колонны № 10 (из депо Харьков-Сортировочная) Александр Покусай, 15 раз подвергся налетам вражеских бомбардировщиков. Машинист был тяжело ранен, а паровоз получил до 300 пробоин. Однако Покусай все же сумел спасти паровоз и доставить поезд к месту назначения. Постоянно на Сталинградском железнодорожном отделении находился заместитель наркома путей сообщения С. И. Багаев, прибывший в Сталинград в конце июня 1942 г. во главе оперативной группы.



### Фронтной эшелон

По распоряжению Багаева на решающие станции Сталинградского узла Елынанка, Бекетовская, Причальная, Банная, Тракторная, а также станции Арчеда, Кривомузгинская, Донская, Котлубань были направлены члены оперативной группы, работники Сталинградского политотдела и отделений дороги. Сам он вместе с диспетчером М. С. Вербиным стал непосредственно руководить продвижением поездов, показывая при этом примеры личного мужества и героизм.

За четыре месяца оборонительных боев по железным дорогам было подвезено волжским фронтам около 115 тыс. вагонов с войсками и материальными грузами. Одних боеприпасов со складов и баз Главного артиллерийского управления защитники города на Волге получили около 5400 вагонов. Важным патриотическим почином, более чем в восемь раз ускорившим продвижение вагонов, явился метод ступенчатой маршрутизации перевозок военных грузов, впервые примененный заместителем начальника службы движения дороги им. В. В. Куйбышева В. Т. Осиповым. Василий Осипов стал формировать прямые воинские маршруты не на одной, а на нескольких близлежащих или попутных станциях. Это позволило собирать и присоединять к маршрутам и одиночные вагоны. Всего с июля по 1 января 1943 г.

железнодорожники доставили героическим защитникам города-героя 3269 оперативных эшелонов, 1056 эшелонов со снабженческими грузами — всего 202 377 вагонов, из них 120 618 вагонов в октябре—декабре 1942 г.

### **Железнодорожники — герои Сталинградской битвы**

*Олейников Никита Иванович (1904—1976)* — дежурный по станции Липки Сталинградской железной дороги.

Родился 28 мая 1904 г. в будке путевого обходчика вблизи станции Липки на территории современной Волгоградской области. Начал трудиться с 15 лет ремонтным рабочим на родной станции Липки в Арчединской дистанции пути, что на линии Иловля — Поворино Юго-Восточной железной дороги. С 1931 г. работал стрелочником, а в 1937 г., по окончании курсов, переведен дежурным по станции Липки Сталинградской железной дороги. Летом 1942 г. после захвата гитлеровцами Валук и Купянска от Поворино стал поступать подвижной состав. Вскоре станция Липки превратилась в прифронтовую. Эскадрильи вражеских бомбардировщиков висели над станциями Арчединского отделения. Только за 10 дней июля они совершили более 70 налетов на Арчеду и близлежащие станции. 25 июля, когда он уже сдал ночное дежурство, поступило сообщение, что из-за Дона летит большая группа вражеских самолетов. В это время на станции находилась сплотка из 6 паровозов, стояли эшелоны с автомашинами и пушками, с зерном и 13 цистерн с горючим. Еще до начала бомбежки удалось отправить на север сплотку паровозов, маневровый паровоз вывозил платформы с боевой техникой, стали рассредоточивать вагоны с хлебом и цистерны. Фашистские летчики ожесточенно бомбили станцию, но Олейников, не будучи на дежурстве, оставался на боевом трудовом посту, даже когда узнал о гибели жены и троих детей. Надо было тушить загоревшиеся вагоны, спасти важные грузы. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 г. № 154 «за особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени» Олейникову Никите Ивановичу присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и Молот».

*Сурков Александр Иванович (1902—1953)* — начальник железнодорожной станции Сарепта Сталинградской железной дороги.

Родился 21 ноября 1902 г. на станции Черкашино Царицынского уезда Саратовской губернии, ныне Волгоградской области, в семье рабочего. В 15 лет начал трудиться на железной дороге, сначала ремонтным рабочим, затем списчиком вагонов, телеграфистом. Окончив курсы при железнодорожном техникуме в Воронеже, работал дежурным по станции, начальником ряда станций, поездным диспетчером. С 1940 г. — заместителем начальника Сталинградского отделения движения. В 1942 г. был назначен начальником крупной на Сталинградской дороге станции Сарепта, являющейся важным транспортным узлом. Станция в то время работала с большим напряжением. На ее многочисленных парковых путях находилось сверх установленной нормы несколько тысяч вагонов. Чтобы успешно формировать составы, пропускать поезда, от руководителей станции и всех ее работников требовались исключительная изобретательность, умение, настойчивость в преодолении трудностей. И прежде всего этими качествами в полной мере обладал начальник станции. В августе фронт приблизился к Сталинграду. Железнодорожникам Сарепты пришлось первым испытать массированные налеты вражеской авиации. Стрелочники, составители, сцепщики, списчики, смазчики в стальных касках нередко работали под градом осколков от разрывов снарядов зенитной артиллерии, но никто не покидал своих постов. 8 августа 17 вражеским бомбардировщикам удалось прорваться сквозь завесу зенитного огня и сбросить бомбы на станцию. Во время налета Сурков находился в южном парке. Как только были сброшены бомбы, он подбежал к стоявшему неподалеку пассажирскому паровозу и дал сигнал тревоги. Затем с машинистом Плешаковым подъехал под пожарный поезд и вывел его к составам, где бушевал пожар. Воодушевленные командиром, работники станции действовали смело, вывели из-под огня не один десяток вагонов с боеприпасами и ценными грузами. Как только был ликвидирован пожар, Сурков организовал работы по восстановлению путей, работоспособности станции. Через двое суток движение возобновилось. По приказу военного командования в сентябре 1942 г. значительная часть коллектива была эвакуирована за Волгу. В Сарепте осталось минимально необходимое количество людей. Во главе их стоял Сурков. Почти шесть месяцев Са-

репта была отрезана от «большой земли». Люди самоотверженно трудились во вражеском полукольце. По поручению военного командования железнодорожники разгрузили большое количество колесных пар для устройства противотанковых заграждений. Для СталГРЭС подвезли 1700 т нефти, кораблям Волжской военной флотилии доставили 2000 т топлива. Отправили в тыл, за Волгу, более 190 вагонов ценного оборудования. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 г. «за особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени» Суркову Александру Ивановичу присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и Молот».

## **2.2. Роль речного транспорта в Сталинградской битве**

Главной задачей прифронтовых пароходств — Доно-Кубанского, Северо-Западного и Беломорско-Онежского — было непосредственное удовлетворение нужд фронта. Основу оперативной работы тыловых пароходств составляли задания, которые ежемесячно устанавливал для всех видов транспорта Транспортный комитет при ГКО. Стремясь усилить помощь фронту, речники осваивали новые трассы в глубоком тылу. Новые пути для ускорения перевозок изыскивались и в прифронтовых районах. На отдельных участках ряда фронтов, где бездорожье затрудняло связь с войсками, в качестве путей подвоза начали использовать реки Мету, Торопу, Западную Двину, оз. Селигер. По указанию ГКО весной 1942 г. 65 лучших пассажирских пароходов и теплоходов, а также 33 несамоходных судна были переоборудованы под санитарно-транспортные суда. Работали они на 15 постоянных линиях, в основном на Волге, Оке, канале Москва — Волга, Северной Двине, Мариинской системе, Дону и Кубани. Особо важной для снабжения армии и народного хозяйства была находившаяся под неослабным контролем ГКО и его органов доставка водным путем из Баку в центральные районы страны нефтепродуктов.

В конце апреля 1942 г. перед моряками Каспия и речниками Волги были поставлены ответственные задания по снабжению армии и народного хозяйства горючим. До выхода немецко-фашистских войск на правый берег р. Дона по ней совершались перевозки для обеспечения строительства крупных оборонительных сооружений. В июле 1942 г. из Ростова-на-Дону в район Трехостровная, Серафимович, Вешенская на судах Доно-Кубанского пароходства было перевезено большое количество инженерных частей. По Дону эвакуировались раненые с Южного фронта (через Ростов на Калач и далее по железным дорогам). На Кубани весь малочисленный флот с открытия навигации доставлял к линии фронта воинские части, оружие, а также эвакуировал раненых. С подходом противника он был уничтожен.

В сложившихся условиях, когда оказалась нарушенной железнодорожная связь Центра страны с Кавказом, а оставшиеся в строю железнодорожные линии Поволжья работали с огромной перегрузкой, резко возросла роль Волжского водного пути как для снабжения оборонной промышленности городов Поволжья, так и особенно для поддержания надежного сообщения с основным районом нефтедобычи — Баку. Решениями Транспортного комитета при ГКО от 14 и 15 июля 1942 г. и последующими его указаниями на речной транспорт Волги возлагались все возрастающие перевозки грузов для заводов, выпускавших броневую сталь, танки, пушки и другую важнейшую военную продукцию, а также перевозки боеприпасов. В Вольске, Саратове, Камышине и Сталинграде были созданы фронтовые базы снабжения, в Казани, Сызрани и Ульяновске срочно усиливались пункты перевалки воинских грузов с железных дорог на водный транспорт и обратно.

Речники организовали переправу через Дон советских частей и населения (у пристаней Колыбелка, Белогорье, Серафимович, Цимлянская и других), а затем затопили флот, взорвали склады и оборудование, которое не удалось вывезти. Поток беженцев с имуществом, гурты скота, тракторы и другую сельскохозяйственную технику, оборудование нужно было отправить дальше на восток, и речники организовали переправы через Волгу.



**На переправе через Волгу в Сталинград. 1942 г.**

В июле и августе для эвакуационных перевозок и обеспечения транспортных нужд фронта было создано 17 переправ через Волгу на участке от Камышина до Замьян, на которых работали 43 буксира и более 90 барж. Огромные массы населения Сталинграда были эвакуированы через переправы.

Перед войной в Сталинграде проживало около 600 тыс. жителей, из них к концу августа 1942 г. было вывезено свыше 100 тыс. человек. В связи с ухудшением обстановки на фронтах было решено эвакуировать все население Сталинграда, не занятое непосредственно в его обороне и в работе предприятий военного значения. Для переправы были использованы все речные суда и катера Волжской военной флотилии. Благодаря этому за несколько дней удалось вывезти более 300 тыс. жителей.

Водный путь по Волге, суда и порты подвергались ожесточенным бомбардировкам авиации противника. Не ограничиваясь только бомбардировками волжского пути, немецкие самолеты в навигацию 1942 г. производили минирование Нижней Волги от Астрахани до Саратова. Всего было сброшено 350 мин, в том числе и электромагнитных. Для траления мин были выделены 19 речных судов с деревянными

корпусами и 6 барж. Моряки Волжской военной флотилии, которой командовал контр-адмирал Д. Д. Рогачев, повседневно вели борьбу с минной опасностью. Сотни постов наблюдения внимательно следили за гладью реки, десятки вооруженных судов и катеров круглосуточно тралили мины. Часть мин была уничтожена взрывами глубинных бомб. С 25 июля по 9 августа в результате бомбардировок и подрыва на минах затонули 25 самоходных и 42 несамоходных судна, погибло много людей и большое количество грузов, в том числе 115 тыс. т нефтепродуктов. Всего на Нижней Волге в 1942 г. погибло 335 судов.

Военный совет Сталинградского фронта и командование войск ПВО страны приняли срочные меры по организации обороны судов на Нижней Волге. Была сформирована специальная «Группа ПВО бассейна Астрахань — Камышин» под командованием подполковника И. В. Желтякова. Суда вооружались зенитно-пулеметными установками. Во время движения флот прикрывался истребителями. Волжская военная флотилия усилила траление и разминирование фарватера реки, однако недостаток кораблей и несовершенство их оборудования (тралов) серьезно ограничивали ее возможности. С 23 августа после выхода противника к Волге транзитное судоходство на ней прекратилось.

В тот же день на Сталинград и его окрестности был совершен сильнейший воздушный налет противника. Были уничтожены почти все запасы горючего, спускавшаяся по реке горевшая нефть сожгла причалы порта. Условия снабжения войск, защищавших Сталинград, еще более осложнились. Прямой подвоз войск и грузов снабжения к городу по железным и автомобильным дорогам правого берега, как и по Волге, стал невозможен. Войска и грузы снабжения доставлялись к станциям левого берега, откуда они переправлялись на правый берег кораблями Волжской военной флотилии (состоявшей в значительной мере из переоборудованных речных судов), пароходами и баржами речного флота, а также простейшими перевозочными средствами (лодками и пр.). В сентябре и октябре в полосе Сталинградского фронта переправы через Волгу действовали в десяти пунктах. Речники и железнодорожники совместно построили и железнодорожную паромную переправу на участке Сталинград — Владимировка — Баскунчак.

Пароход «Надежный» (капитан А. Я. Шварев) водил мощный паром. Во время одного из рейсов с ранеными на борту пароход, об-

стрелянный минометчиками противника, загорелся. Умело маневрируя, Шварев вывел пароход из-под огня. Силами экипажа была заделана пробоина, пожар потушен, жизнь раненых воинов спасена. В начале октября за одну ночь на пароме, ведомом «Надежным», через Краснооктябрьскую переправу была перевезена целая дивизия. Жесточайшей бомбардировке с воздуха пять фашистских самолетов подвергли пароход «Александр Невский», шедший с эвакуированными женщинами и детьми. Были потоплены фашистами «Тимирязев», «Лядов», «Хользунов» и другие суда. Волжские речники показали высокое мастерство судовождения и умелым маневрированием судов, с использованием для перевозок ночного времени спасли тысячи и тысячи жизней советских воинов и мирных жителей. Но одного мастерства для борьбы с вражескими самолетами было недостаточно. Флот нес большие потери. В 1942 г. численность самоходного речного флота в целом по стране сократилась по сравнению с 1940 г. на 20%, несамоходного — на 25%.

Удивительна история парохода «Гаситель». В сентябре 1942 г. он затонул, набрав воды из-за многочисленных пробоин. Спасатели подвели под корпус понтоны и вырвали из песка погибший корабль. 3452 пробоины насчитали в корпусе и на каждой поставили латку. «Гаситель» после ремонта поднимал затонувшие суда. Три десятка волжских пароходов обязаны ему своим вторым рождением. Усилиями этого экипажа были выведены из счала суда и спасены нефтеналивные баржи «Рутка» и «Медяна» с грузом, рядом с которыми горела баржа «Обь» от взрыва на ней бомбы.

В процессе эксплуатации продолжалось наращивание пропускной способности линии Кизляр — Астрахань. Паромная переправа через Волгу у Астрахани не успевала пропускать возросший поток, поэтому стали сооружать наплавной и параллельно ему временный мосты. Но для возведения наплавного моста не хватало барж. Пришлось размещать имеющиеся поперек течения кильватерной колонной. Чтобы их не сносило течением, на обоих берегах сооружались эстакады, баржи закреплялись якорями, соединялись между собой тросами и переходными мостами. Копровые команды трудились на забивке свай днем и ночью, перевыполняя нормы в три-четыре раза. Из Сталинграда на левый берег паромами стали доставлять рельсы и шпалы, развозить по линии и укладывать в путь. Как только были проложены первые

километры пути, на них начали выставлять переправленные вагоны с эвакуогрузами. Это осложняло работу строителей, но иного выхода не было: Сталинградский узел перегружен. Новая линия должна была обеспечить и вывод освобождающегося подвижного состава на Рязано-Уральскую дорогу. Но чем дальше уходили рельсы от Волги, тем труднее приходилось доставлять материалы верхнего строения пути. В помощь строителям выделили два автобатальона. 27 декабря на линии открылось движение поездов. В январе 1942 г. первую ее очередь с паромной переправой и ледоколом приняли в эксплуатацию. К этому времени выполнили 1190 тыс. куб. м земляных работ, уложили 190 км главных и станционных путей, построили 57 временных мостов и водопропускных труб. Линия действовала и достраивалась. Появлялись новые разъезды. К началу битвы на Волге пропускная способность возросла вдвое.

Одновременно разворачивалось строительство глубоководных причалов для паромной переправы. Велись берегоукрепительные работы. Требовалось доставить и уложить в плетневые клетки тысячи кубометров камня. Продолжалась укладка пути на правом берегу реки от паромной переправы в обход города к станции Гумрак. И все это вручную в сильные морозы и метели.

Постановлением ГКО в июле 1942 г. было принято решение о вооружении судов Волжского бассейна, во исполнение которого до конца навигации 1942 г. было вооружено 105 судов. Сложные условия для речного флота на Волжско-Камском бассейне сложились после выхода противника к Волге и перерыва сквозного движения нефтеналивных судов. В связи с нехваткой топлива 142 судна из 316 имевшихся пришлось перевести на дровяное топливо, что снизило их мощность и скорость движения. 15 июля 1942 г. ГКО предписал Наркомату речного флота принять с железных дорог на Волжскую магистраль 6 тыс. вагонов воинских и 3550 вагонов народнохозяйственных грузов для доставки в Сталинград. В этих условиях большая нагрузка легла на речные порты. Пришлось в кратчайшие сроки с помощью воинских подразделений построить дополнительно девять причалов в Куйбышеве, Батраках, Вольске, Саратове и Камышине. Одновременно в Сталинград из Владимировки (ныне пристань Ахтубинск) переводилось 48 воинских транспортов, следовавших с войсками и боевой техникой.

Напряжение в работе Сталинградского порта нарастало с каждым днем. Портовики своими силами под непосредственным руководством начальника порта П. С. Матурина в течение нескольких дней оборудовали четыре временных причала, в том числе для тяжелой техники и грузов. Благодаря принятым организационно-техническим мерам в мае 1942 г. речники вывезли из Астрахани 1352 тыс. т, а в июне — 1318 тыс. т нефти и нефтепродуктов, т.е. доставили в Сталинград все необходимые запасы горючего.

С выходом фашистских войск к Волге севернее Сталинграда все железнодорожные связи города со страной на правом берегу реки оставались перерезанными. Транзитное судоходство на Волге было прекращено. Теперь все грузы для фронта и города перевозились через Волгу речными переправами. Они приобрели исключительное значение в защите города и эвакуации населения. В самом Сталинграде и на подступах к нему было организовано 10 переправ. Но несмотря на трудности и серьезные потери, волжские речники стойко выполняли свой долг.

С 25 по 29 августа 1942 г. из Пристанного в Камышин было перевезено 14,5 тыс. человек личного состава, 120 орудий, 120 автомашин, 600 т боеприпасов и других материальных средств. Из района Камышина в сентябре 1942 г. речным транспортом ежесуточно вывозилось в среднем 3 тыс. раненых и больных. За навигацию 1942 г. из Астрахани по Волге было перевезено свыше 900 тыс. т горюче-смазочных материалов, или 92% общего объема воинских перевозок нефтепродуктов, выполненных речным транспортом в этот период.

В ходе Сталинградской битвы очень сложной и жизненно важной проблемой стала организация постоянной транспортной связи войск, оборонявших Сталинград, с левым берегом Волги. Главная роль в решении этой проблемы принадлежала речному флоту. Из речных судов сооружались паромные переправы и наплавные мосты. На речных судах доставлялись в Сталинград войска, боевая и транспортная техника, вооружение, боеприпасы, продовольствие, вещевое и медицинское имущество, эвакуировались раненые. Все переправы Сталинградского и Донского фронтов, и особенно переправы 62-й армии, работали в напряженной обстановке, под непрерывным воздействием авиации, артиллерийским и минометным огнем противника. При этом

переправы 64-й, 51-й, 57-й армий работали круглосуточно, а переправы 62-й армии — только ночью.

На центральной переправе в Сталинграде буксир «Абхазец» под командованием капитана А. Н. Хлынина сделал свыше полутысячи рейсов через Волгу под разрывами снарядов и мин, атаками вражеских самолетов, в ледяную шугу. Речные суда на переправах Сталинградского фронта в оборонительном сражении и в ходе контрнаступления перевезли 543 тыс. человек, 538 танков, около 1 тыс. орудий, 29,9 тыс. автомашин и тягачей, 12,5 тыс. лошадей и 149 тыс. т боеприпасов, продовольствия и других грузов; на переправах Донского фронта — 1069,2 тыс. человек, 448 танков, 66,5 тыс. автомашин и тракторов, 40,5 тыс. лошадей, 40,8 тыс. повозок, 61 тыс. т грузов. Огромные трудности в работе паромных переправ возникли в условиях ледохода на одном из самых ответственных этапов Сталинградской битвы. Благодаря героизму работников речного транспорта, воинов инженерных и дорожных войск, офицеров органов военных сообщений переправы обеспечивали регулярные перевозки войск и грузов в Сталинград.

Летом 1942 г. на Дону действовало свыше 50 переправ. На Волге, в полосе действия войск Донского и Сталинградского фронтов, функционировало 15 паромных переправ, а всего на участке от Саратова до Астрахани — 85. С выходом фашистских войск к Волге севернее Сталинграда все железнодорожные связи города со страной на правом берегу реки оставались перерезанными. Транзитное судоходство на Волге было прекращено. Теперь все грузы для фронта и города перевозились через Волгу речными переправами. Они приобрели исключительное значение в защите города и эвакуации населения. В самом Сталинграде и на подступах к нему было организовано 10 переправ. С пристани Камышин на левый берег ежедневно переправлялось до 3 тыс. раненых бойцов. На перевозках были заняты пассажирские суда: пароходы «Гончаров», «Память Шмелева», «В. Хользунов», «Гражданка», «Бриллиант», теплоходы «Композитор Бородин», «Полина Осипенко» и многие другие пассажирские суда и катера пригородного сообщения, специально оборудованные баржи.

Противник всемерно стремился парализовать волжскую коммуникацию. В ночь на 23 июля 1942 г. он приступил к минированию реки. С 25 по 31 июля самолеты противника сбросили в реку 231 мину. С

25 июля авиация противника приступила к бомбежке судов на Волге. Первыми жертвами стали бензовоз «Смоленск» с баржей «Найдома». Вместе с судами погибли 13 человек из состава команды и 15 членов их семей. От тяжелого ранения скончался механик парохода «Смоленск» Д. И. Семигласов. В районе пристани Быковы Хутора фашистские самолеты напали на пассажирский теплоход «А. Невский», на борту которого находилось 300 пассажиров. В условиях непрерывной бомбежки ликвидировать пожар и повреждения на судне не удалось. Погибло много пассажиров и 9 членов команды. В тот же день жертвами воздушных бомбардировок стали еще 3 буксирных судна, 4 судходные и 2 нефтеналивные баржи. До развертывания средств траления и регулярной расчистки фарватера пароходства несли тяжелые потери. С 3 по 9 августа на минах подорвалось 10 самоходных судов, в том числе пассажирские пароходы «В. Хользунов», «Коммунистка», теплоход «Ильич», грузовой теплоход «Татария», грузопассажирский теплоход «Мартын Лядов». За август вражеская авиация сбросила на участке от Камышина до Никольского 747 мин.

Наркомат речного флота и Главный штаб Военно-морского флота утвердили Положение по регулированию движения караванов судов на реке Волге в условиях минирования реки и воздействия авиации противника. Предусматривалось обязательное конвоирование караванов речных судов кораблями Волжской военной флотилии, на многих гражданских судах устанавливались средства противовоздушной обороны. Командиры и матросы Волжской военной флотилии, речники-путейцы Нижней Волги во главе с начальником Волжского бассейнового управления водных путей В. П. Цыбиным, начальником Сталинградского ГУ пути К. С. Емельяновым и Саратовского ГУ пути Н. И. Симоновым проводили траление заминированных участков реки. Во время одного из них погибли от взрыва мин бакенщики И. Михайлов и П. Хорьков. Бакенщики определяли запасные судовые ходы и сопровождали проходящие суда по безопасным фарватерам, минуя заминированные участки Волги.

Нарком речного флота З. А. Шашков подписал приказ о премировании граждан, указавших точное расположение вражеских мин на фарватере Волги.

ГКО принял решение об установке зенитного вооружения на судах, работающих на участке Астрахань — Саратов. На суда были

назначены помощники капитанов по воинской части. Зенитное вооружение судов производилось в Сталинграде и Саратове. На суда стали давать специальные воинские команды. Установка зенитного вооружения на судах лишила вражескую авиацию возможности вести прицельное бомбометание с малых высот. Потери флота резко сократились. Речные суда стали успешно отражать воздушные атаки врага и даже сбивать вражеские самолеты.

Одним из первых отличился экипаж пассажирского парохода «Михаил Калинин». Однажды в рейсе на него напало сразу несколько стервятников с черными крестами на фюзеляжах. Команда парохода сбила один самолет, а другие, в беспорядке побросав бомбы, поспешно бежали. В августе пароход «Сократ» при следовании из Астрахани подвергся налету авиации врага. Отражая воздушные атаки, зенитный расчет парохода сбил два самолета противника. В сентябре «Сократ» снова подвергся нападению вражеских самолетов. Зенитчики отбили все атаки и сбили три самолета противника. Отличились старший рулевой В. Ф. Бочкарев, механик Н. О. Шадрин, помощник механика М. В. Рублев. Капитан парохода А. И. Кривцов и штурман И. В. Вахрамов были награждены орденами Ленина. Зенитчики парохода «Алтай», отражая налеты авиации врага, сбили два самолета. Успешно отражали налеты авиации противника также экипажи пароходов «Крестьянин», «Буденный», «Армения» и других. За навигацию 1942 г. зенитчики транспортных судов сбили 20 самолетов врага.

23 августа 1942 г. вражеская авиация совершила массированный налет на Сталинград. Рушились здания. Горело все, что могло и не могло гореть. Горела река, горели пароходы на Сталинградском рейде. На причалах порта взрывались вагоны с боеприпасами, из разбитых резервуаров городской нефтебазы горящие нефтепродукты хлынули в Волгу. Тысячи людей устремились к городским переправам. В эти трагические часы от организованности и мужества речников зависело многое. Несмотря ни на что, переправы работали исправно. В городе действовали четыре переправы, там работали пассажирские катера «Первый», «Второй», «Четвертый», «Тринадцатый», «Вторая пятилетка»; баркасы «Абхазец», «Пожарский», «Лена», пароход «Надежный» и четыре воинских парома «СП-19». Дополнительно были оборудованы еще три причала в центральной части города и один в Бекетовке. Речники работали на

переправах смело, решительно, проявляя организованность, показывая образцы служебного и гражданского долга. С 23 по 27 августа баркас «Лена» сделал 90 рейсов, перевез 2250 автомашин, более 100 орудий, 867 подвод и около 1500 человек. Механик Н. П. Беспутчиков был награжден орденом Красного Знамени. Капитан организовал заделку пробоин, исправил повреждения и доставил эвакуированных на левый берег Волги.

В это время на Центральной Сталинградской переправе работал маленький колесный пароход «Ласточка» мощностью всего лишь 90 лошадиных сил. Ходил он без какой-либо маскировки, постоянно мелькая то на правом, то на левом берегу. После гибели капитана И. И. Блохина «Ласточку» принял его помощник В. И. Крайнов. Механиком на судне был В. Д. Григорьев. Вместе с ним плавали его сын Николай — помощником механика, дочь Мария — кочегаром, 12-летняя дочь Зоя и жена Марфа Дмитриевна, а также сноха. В одном из рейсов буксир попал под ожесточенный огонь врага. Смертью храбрых пал капитан В. И. Крайнов. Его заменил механик В. Д. Григорьев. Очередное задание и на этот раз было выполнено. Во время этого тяжелого рейса вахту в машинном отделении несла жена погибшего капитана. Так воевала с фашистами семья Григорьевых.

«Ласточке» было поручено переправить в Красную Слободу несколько сотен малышей, ожидавших переправу у памятника Хользунову. Погрузить на «Ласточку» всех сразу было невозможно. Здесь инициативу и находчивость проявил заместитель начальника механико-судовой службы пароходства А. М. Назаров, предложив использовать вышедшие из строя пассажирские катера. С наступлением темноты тронулись в путь, неожиданно началась прицельная бомбежка. Близкие разрывы сотрясали корпус судна. Но «Ласточка» под постоянными бомбежками сделала еще несколько рейсов. На левый берег было переправлено более 300 детей. А. М. Назаров не только руководил операцией, но и выполнял обязанности рулевого на «Ласточке». В настоящее время ходит по Волге пятитысячный танкер пароходства под названием «Инженер Назаров».

За время Сталинградской битвы пароход «Ласточка» переправил в город 18 тыс. бойцов и офицеров и эвакуировал из города 14 тыс. жителей и раненых. За отличия в боях с немецко-фашистскими захватчиками по совместному решению Главного штаба Военно-морских

сил и Министерства речного флота СССР от 20 марта 1947 г. на пароходе «Ласточка» была установлена мемориальная доска.

Капитаны теплохода «Парижская коммуна» и пароходов «М. Калинин» и «И. Сталин» получили задание в ночное время прорваться вверх по Волге через участок, простреливаемый противником, и уйти в Горький. На борту каждого из них было до 1 тыс. человек — пассажиров и членов команды. Противник осветил проходящие суда ракетой и открыл по ним артиллерийский огонь, но не достиг цели. Капитан теплохода «Парижская коммуна» Л. Д. Галашин приблизился вплотную к крутому берегу и дал полный ход. Пароход «М. Калинин» повторил маневр головного теплохода. Пока фашистские солдаты выкатывали на берег орудия для прямой наводки, оба судна, войдя в мертвую зону, миновали опасность. Всю огневую мощь противник обрушил на пароход «И. Сталин», который шел последним. Капитан парохода И. С. Рачков принял решение выбросить пароход на песчаную отмель острова, где могли найти спасение пассажиры и команда. Но он был смертельно ранен, и задуманный маневр выполнил первый штурман парохода А. Г. Строганов, раненный осколком в голову. Часть людей, находившихся на борту, действительно нашла спасение на острове. За мужество и решительность во время прорыва многие члены указанных судов были награждены орденами и медалями. Капитан И. С. Рачков был посмертно награжден орденом Ленина. Похоронен он на площади Павших борцов в Волгограде.

Вражескими бомбами и пожарами были уничтожены все сооружения Сталинградского порта, в том числе 14 складов, 25 транспортеров, 19 кранов и много другого оборудования. В тяжелых условиях, в дыму, грузчики порта выгружали боеприпасы из судов, стоящих у пылающих причалов. При спасении имущества и ценных грузов погиб заместитель начальника порта Махин с большой группой рабочих.

Важную роль в Сталинградской битве сыграла Волжская военная флотилия. В августе и сентябре 1942 г. сформированы I и III бригады речных кораблей Волжской военной флотилии из речных буксирных пароходов. Во время операции «Уран» главными задачами Волжской флотилии были переправа войск и боеприпасов через Волгу, эвакуация из города раненых, артиллерийская поддержка войск 62-й армии. В связи с ледоставом на Волге и отводом большей части артиллерийских кораблей на зимнее базирование в Астрахань и Гурьев возмож-

ности флотилии были ограничены. Однако она сумела оказать советским войскам большую помощь и на этом этапе величайшей битвы на Волге. Переправу на правый берег войск, боеприпасов и других воинских грузов 62-й армии, удерживавшей небольшие прибрежные участки в Сталинграде, а также 64-й и 57-й армий, действовавших южнее и юго-западнее города, могли производить главным образом бронекатера с мощными машинами и сильным вооружением. Всего в Сталинградской битве участвовало 33 бронекатера, 5 из них Волжская флотилия потеряла в ходе битвы, многие имели предельно изношенные механизмы. Сталинградскую группу кораблей с 1 ноября 1942 г. возглавлял контр-адмирал С. М. Воробьев. Штаб бригады планировал боевые действия канонерских лодок и бронекатеров, осуществлял руководство кораблями на переправах и при артиллерийской поддержке войск 62-й армии.

Вклад речников в оборону Сталинграда был огромный, точно так же, как и потери. Всего в боях 1942—1943 гг. на Волге погибло 10 тыс. речников-волгарей и моряков Волжской военной флотилии, были уничтожены 389 речных судов и 12 кораблей. В мае 1944 г. флотилия была расформирована, флот стал работать на перевозке грузов. Военные суда вошли в состав Днепровской военной флотилии и дошли до Берлина. В период ледохода большую нагрузку испытывала переправа у Светлого Яра. Здесь 11 ноября началась переброска 13-го механизированного корпуса. Эту переправу обслуживали пароходы «Краснофлотец», «Самара», «Громобой» и баркасы «Кочегар Гетман», «Спартаковец».

**Речники — герои Сталинградской битвы.** Когда гитлеровцы начали минировать волжский фарватер, поставив там 350 мин, речники создали на реке свыше 300 постов наблюдения. Днем и ночью бакенщики и местное население следили за рекой. Заминированные места обозначались специальными знаками, одновременно выискивались безопасные проходы по реке. Бакенщики встречали суда и сопровождали их через заминированные участки. Круглосуточное дежурство организовали бакенщик И. Е. Игольников и его жена У. П. Игольникова. Иван Егорович спас 18 человек с судна, потерпевшего аварию. Ульяна Петровна под вражеским обстрелом доставила распоряжение нефтекаравану об изменении курса и провела его через заминированную зону.

Наибольшему минированию подвергся район Волги, примыкающий к железнодорожному пункту Владимировка, который имел большое значение для воинских перевозок. Катера флотилии вместе с работниками речного пути непрерывно проводили траление этого участка. Путьцы обеспечивали движение судов подчас ценою собственной жизни. Бакенщики Владимирского поста И. В. Михайлов и П. С. Хорьков на катере указали тральщикам места, куда были сброшены мины. Катера с тралами сделали над ними несколько проходов, но безрезультатно, так как мины были многоимпульсными. И лишь при последнем тралении фарватера раздался взрыв. Оба бакенщика погибли.

### **2.3. И на волах, и на аэросанях...**

Для усиления руководства дорожными и автомобильными частями постановлением ГКО СССР от 8 мая 1942 г. было сформировано Главное управление автотранспортной и дорожной службы Красной армии (ГУАДС КА) с передачей ему Военно-дорожного управления Гушосдора НКВД СССР. Во фронтах были созданы управления, а в армиях — отделы автотранспортной и дорожной службы. Начальником Дорожного управления ГУАДС КА был назначен выпускник МАДИ инженер В. Т. Федоров, а начальником политотдела — полковник А. Я. Самодумов. В период боев за Сталинград дорожное обеспечение затруднялось большой дальностью автомобильных перевозок, плохими грунтовыми дорогами и осенней распутицей. Однако наибольшие трудности для дорожных частей создавала организация переправ через Волгу. Для обеспечения боевых действий наших войск, оборонявшихся в районе Сталинграда, через эту крупнейшую водную преграду на участке Саратов — Астрахань были наведены 42 паромные переправы и 6 наплавных мостов с эстакадными подходами. Кроме того, через рукав Ахтубы и другие протоки в дельте Волги было построено 37 мостов и наведено 35 переправ. По наплавным мостам через Волгу в районах Саратова, Камышина и Дубовки, наведенным дорожными частями, шел транспорт до ледостава, после чего использовали ледяные переправы.

Дорожные войска Сталинградского фронта, возглавлявшиеся начальником Управления автомобильно-дорожной службы (УАДС)

полковником Н. Н. Степановым, а также дорожные войска Донского фронта, которыми руководили начальник УАДС полковник А. Л. Матвиевский и начальник дорожного отдела Г. Т. Донец, строили мосты, причалы паромов, ремонтировали и усиливали баржи. На строительстве подходов и переправ под руководством командиров дорожных частей ежесуточно работало до 20 тыс. рабочих из местного населения. Пять наиболее важных паромных переправ в городской черте Сталинграда содержались силами 88-го отдельного дорожно-эксплуатационного батальона.

Для переправы раненых дорожно-эксплуатационными частями было использовано 9 тыс. попутных автомобилей. На правый берег реки только за 20 дней ноября 1942 г. было переправлено более 160 тыс. солдат, 630 танков и самоходных установок, 950 артиллерийских орудий и 14 тыс. автомобилей.



**Наступление советских войск. На переднем плане гужевая повозка с продовольствием, позади советские танки Т-34. Сталинградский фронт**

Огромную работу автомобильный транспорт выполнил в период оборонительных сражений на Сталинградском фронте. С конца августа по октябрь 1942 г. автомобилями было перевезено около 20 стрелковых дивизий и других соединений на расстояние от 120 до 450 км. Условия перевозок были крайне тяжелыми. Грузы войскам Сталинградского фронта доставлялись с баз, расположенных на левом берегу Волги. Автомобильный транспорт работал двумя звеньями. Одни батальоны осуществляли подвоз с баз снабжения к восточному берегу Волги, другие автомобильные части подавали грузы в войска. Такая организация перевозок исключала простои автомобилей в ожидании переправы.

Только водители 98-й автосанитарной роты Сталинградского фронта в течение лета и осени 1942 г. перевезли более 100 тыс. раненых. Командир этой роты капитан М. Х. Иванов и политрук Д. Ф. Сериков были награждены орденами Красной Звезды. Большую работу по обеспечению войск Сталинградского фронта выполнил автотранспорт резерва Ставки ВГК, который в период сосредоточения сил для перехода в наступление (с 1 по 20 ноября) доставил в район Сталинграда 150 тыс. т грузов, в том числе 100 тыс. т боеприпасов.

После того как Сталинградский фронт был разделен на Сталинградский и Юго-Восточный, численность автомобильного парка Сталинградского фронта резко сократилась. Принимались меры к пополнению автотранспортных частей, однако во фронтовом и армейском звеньях грузовых машин насчитывалось всего 1423 единицы, что затрудняло подачу грузов войскам.

При массовых автомобильных перевозках наибольшие трудности представляло осуществление переправы войск и грузов через Волгу. На буксирных переправах применялись два способа. В первые дни использовались «сквозные» перевозки, при которых груженные автомобили переправлялись на пароме на правый берег и продолжали движение до места назначения. Эта форма работы не оправдала себя. Автомобили скапливались на переправах в ожидании погрузки, теряли непроизводительно время и представляли удобные объекты для нападения авиации противника. В дальнейшем начал применяться так называемый «расчлененный» способ переправы через Волгу. Автомобили делились на две группы: одна курсировала от районов погрузки до переправы, вторая — от переправы до района выгрузки. Войска и грузы при этом перевозили-

лись на парамах без автомобилей. Конечно, объем погрузочно-разгрузочных работ увеличился. Однако автомобили на переправах не задерживались, от чего ускорился их оборот, а перевозочная способность переправ увеличилась. За счет веса автомобилей переправлялось дополнительное количество полезного груза.

Особенно тяжелое положение создалось с обеспечением войск 62-й армии, оборонявшей Сталинград. Армейские склады находились в районе Ленинска, откуда грузы армейским и войсковым транспортом подвозились к переправочным пунктам и после переправы через Волгу переносились вручную к местам потребления.

Большое количество грузов было перевезено гужевым транспортом. Использовались верблюды и собачьи упряжки.

Шоссейные и грунтовые дороги, а также мостовые переправы через Дон, Волгу и другие реки в тыловых районах фронтов почти полностью отсутствовали. Потребность же войск в них была значительной, поэтому каждый фронт, используя опыт Московской битвы, подготавливал, как правило, по две военно-автомобильные дороги и по одной в каждой армии.



**Санинструктор перевязывает голову раненого бойца перед отправкой его в тыловой госпиталь на собачьей упряжке.**

*Сталинградская область, 1943 г.*

Протяженность фронтовых военно-автомобильных дорог в среднем составляла 350—400 км, армейских военно-автомобильных дорог — 120—150 км. Кроме того, были подготовлены и содержались три военно-автомобильные дороги Ставки ВГК: Урбах — Астрахань, Астрахань — Гурьев, Саратов — Камышин — Рахинка. Дорожные условия были крайне неблагоприятными: дорог с твердым покрытием не было, грунты, в основном полевые суглинки, затрудняли движение, интенсивность которого достигла 4—5,5 тыс. автомобилей в сутки, а на отдельных участках — до 7 тыс. Из-за больших выбоин на дорогах скорости движения автомобилей даже в сухое время не превышали 30—35 км/час.

В период сентября—октября 1942 г. в район Сталинграда автотранспортными частями резерва Ставки ВГК было перевезено более 10 стрелковых дивизий на расстояние 200—250 км. В ходе оборонительного сражения (1—20 ноября) только со стороны Камышина для Донского фронта было подвезено свыше 150 тыс. т различных грузов (не считая людей и машин), что в среднем составило около 8 тыс. т в сутки. При этом 66% всех перевезенных грузов составляли боеприпасы.

Оптимальным расстоянием для перевозки стрелковой дивизии с точки зрения военной теории считались 200—400 км. Для подобных перевозок стали приспособлять бортовые грузовики. Их платформы дополнялись съемными поперечными досками-скамьями: к примеру, на ГАЗ-АА ставили четыре скамейки для 16 бойцов, а на трехтонный ЗИС-5 — пять скамеек для 20—25 бойцов. Серийные бортовые автомобили переоборудовались для перевозки раненых и больных. Военный инженер В. Захарченко разработал комплект съемных деталей для приспособления кузова обычной полуторки ГАЗ-АА под санитарный фургон: по углам кузова устанавливались четыре деревянные стойки для подвешивания шести носилок в три яруса и каркаса для тента. Седьмые носилки размещались в проходе, где также могли располагаться сидячие раненые.

С приближением боевых действий к Сталинграду перевозка по железной дороге затруднялась, а потом прямой путь к городу был отрезан. Грузы подавались по железной дороге на Камышин. Вследствие активных действий вражеской авиации выгрузку войск и грузов производили ночью или в нелетную погоду в районе севернее Камышина, на удалении 100—250 км от линии фронта.



**Грузовики ГАЗ-ММ, используемые в качестве бензовозов, во время заправки на одной из станций под Сталинградом. Капоты моторов укрыты чехлами, вместо дверей — брезентовые клапаны.**

*Донской фронт, зима 1942—1943 гг.*

После выхода из строя железнодорожной переправы через реку Волгу автотранспорт с 24 августа начал перевозку боеприпасов и других материальных средств от станции Ахтуба из складов Ленинск — Владимировка до Красной Слободки, т.е. до левого берега Волги. В войсках велась борьба за экономию в расходовании горюче-смазочных материалов. С этой целью изымались сверхштатные машины, сокращались до минимума автомобили личного пользования, прекращались перевозки грузов автотранспортом, если имелась возможность использовать гужевой транспорт, организовывалось автобусное сообщение между первым и вторым эшелонами построения войск в соединениях и объединениях, выезд машин за пределы тыловых районов производился только распоряжением соответствующих начальников тыла и т.д. Строго контролировались мероприятия планов экономии горючего при хранении, транспортировке и расходовании. Были предприняты меры по сбору и регенерации отработанных масел.

Боевые потери горючего и технических средств в ходе оборонительного сражения были значительные. Только за один месяц с 20 сентября по 20 октября 1942 г. Сталинградский фронт потерял: авиабензина — 1708,0 т, автобензина — 184,5 т, дизельного топлива — 835,0 т.

25 мая 1943 г. в газете «Красная звезда» были подведены итоги успешных действий автотранспорта в Сталинградской битве: *«За время боев под Сталинградом общий пробег машин составил почти 9 миллионов километров, сэкономлено 47 тонн бензина и 37 тонн масла. Когда в начале знаменитой Сталинградской операции наши части, прорвав вражескую оборону, стремительно ринулись вперед, работа автотранспорта стала особенно напряженной. Водители автомашин поистине творили чудеса. Одна колонна с важными военными грузами за 90 часов покрыла 1180 километров. Еще больших успехов добились водители под командованием лейтенанта Филиппова. До 600 километров довели они среднесуточный пробег и с честью выполнили боевое задание».*



**Одна из частей Красной армии в районе Сталинграда. 1942 г.**

Несмотря на высокую степень моторизации войск, общая протяженность дорог Сталинградского фронта и его армий по состоянию на 17 июля 1942 г. составила: фронтовых — 390 км, 63-й армии — 500 км, 62-й армии — 300 км, 64-й армии — 300 км и 21-й армии — 170 км. Протяженность дорог Юго-Восточного фронта составила 1070 км — на 12 августа и 1088 км — на 13 сентября 1942 г. Вместе с тем тыл Красной армии оказался не в состоянии в полной мере обеспечить действия войск на юго-западном направлении, и в частности, на подступах к Сталинграду боеприпасами и горючим, что позволило наравне с другими условиями противнику осуществить прорыв фронта и выйти к Волге.

Конский состав в битве под Сталинградом не потерял своего значения. Основная масса лошадей была занята в гужевом транспорте. В каждой стрелковой дивизии насчитывалось свыше 2000 лошадей, значительная часть артиллерии была на конной тяге, в которой использовалось до 12% списочного конского состава. Большую роль в восстановлении здоровья лошадей и возвращении их в строй играли ветеринарные хирурги и терапевты. У руководства терапевтической службы фронтов и армий стояли опытные специалисты, возглавляемые главным ветеринарным терапевтом Красной армии П. С. Ионовым.

В Сталинградской битве использовались также транспортные аэросани. В начале войны транспортные аэросани и волокуши к ним выпускались несколькими предприятиями, в том числе на деревообрабатывающем комбинате им. В. В. Куйбышева в Сталинграде. Кроме того, в городе шла подготовка личного состава: проводилось боевое слаживание вновь формируемых аэросанных батальонов. Суровая, а главное — снежная зима 1942—1943 гг., как ни удивительно, стала причиной того, что при разгроме окруженной группировки гитлеровцев под Сталинград были переброшены и аэросанные части. На 1 января 1943 г. в составе Донского фронта, которым командовал тогда генерал-лейтенант и будущий Маршал Советского Союза Константин Рокоссовский, находились 48-й, 49-й и 52-й отдельные аэросанные батальоны. Переброшенные аэросанные батальоны были транспортными. Основное вооружение — транспортно-десантные аэросани НКЛ-16/41 и НКЛ-16/42. При движении по снегу или льду они могли развивать скорость до 100 км/ч, поэтому солдаты их назы-

вали «снежными тачанками». В ходе боев под Сталинградом аэросани использовали для организации связи как штабные машины, на них забрасывали автоматчиков в тыл врага. Специальные подразделения санитарных аэросаней использовали в дальнейшем при ликвидации окруженной нашими войсками группировки немецких войск. Они подвозили на передовую боеприпасы и продовольствие, а обратными рейсами эвакуировали раненых в медсанбаты. За все годы Великой Отечественной войны это был случай самого южного применения аэросаней.

12 сентября 1968 г. недалеко от Брянска был установлен памятник советским водителям, погибшим во время Великой Отечественной войны.

8 мая 2010 г. в Ахтубинске (Астраханская область) открыли памятник «Мы победили». МонуMENT необычный: вместе с фигурой солдата с орденом Отечественной войны и медалями изображены два баскунчакских верблюда — Мишка и Машка. Считается, что эти знаменитые верблюды прошли с боями от Волги до Берлина в составе 902-го стрелкового Берлинского ордена Кутузова полка 248-й Одесской Краснознаменной стрелковой дивизии. Дивизию сформировали в Астрахани в сентябре 1942 г. Положение на фронте было очень сложное, вместо лошадей гужевой транспорт укомплектовывался верблюдами. В дни Сталинградской битвы в наших войсках были гужевые транспортные роты не только на лошадях, но и на верблюдах и даже на волах, которые в других армиях на европейском театре военных действий не применялись.

2 сентября 2015 г. в Москве, рядом с вестибюлем станции метро «Тропарево», был открыт памятник героям-автомобилистам авторства А. Рукавишникова.

## **2.4. Воздушный флот в битве под Сталинградом**

В ноябре 1941 г. Курсы высшей летной подготовки Гражданского воздушного флота (ГВФ) перебазировались из Минеральных Вод в город Ташкент. Главной задачей курсов было переучивание экипажей на самолет Ли-2. Подготовку самолетов к работе обеспечивали те же люди, что и в Минеральных Водах: старший инженер С. Филиппов,

инженеры отрядов Н. Пшеничный и А. Закомирный, бортмеханики И. Мигаль, Н. Плеханов.

С начала Великой Отечественной войны в Ульяновске планировалось построить один самолетостроительный и три авиаагрегатных завода. Война заставила скорректировать планы, и авиационный завод в Ульяновске так и не был построен, однако город активно производил авиационные приборы на введенном досрочно 1 сентября 1941 г. заводе № 280 (впоследствии Ульяновский приборостроительный завод). За военный период Курсы высшей летной подготовки подготовили для ГВФ и Военно-воздушных сил (ВВС) и ведомственной авиации 1619 пилотов, 670 бортмехаников, 435 бортрадистов, 168 штурманов. На Курсах и в Летном центре было переучено такое количество летно-подъемного состава, что его хватило бы на десятки авиаполков. Свыше 200 работников этих организаций были удостоены государственных наград.

В конце июля 1942 г. гитлеровские войска устремились к Сталинграду. Все силы ГКО были направлены на его защиту. В небе на подступах к городу развернулась настоящая битва за господство в воздухе. В оборону Сталинграда немалый вклад внесли Московская авиагруппа ГВФ (командир В. М. Коротков), особая авиагруппа связи ГВФ (командир С. Н. Шарькин), Киевская авиагруппа ГВФ (командир Ш. Л. Чанкотадзе) и 13-я авиагруппа ГВФ (командир В. М. Трутнев).

Экипажи авиагруппы обеспечивали связь между Ставкой ВГК и сражавшимися на Волге армейскими штабами, доставляли срочные военные грузы на передовые участки фронта и в места, недоступные для наземного транспорта, вывозили раненых. Несколько экипажей постоянно базировались за Волгой и осуществляли различные перевозки, забрасывали разведгруппы в тыл врага.

С сентября 1942 г. Московская авиагруппа особого назначения была преобразована в 1-ю авиатранспортную дивизию (АТД) ГВФ. Командиром 1-й АТД по март 1944 г. был генерал-майор авиации Михаил Павлович Казьмин. Это событие совпало с активным участием авиаторов в сражении под Сталинградом. Экипажи дивизии обеспечивали связь между Москвой и воинскими подразделениями, сражавшимися на Волге: доставляли военные грузы на передовые участки фронта, а также в места, недоступные для наземного транспорта,

вывозили раненых. Слова защитников волжской твердыни «За Волгой для нас земли нет!» были клятвой и для гражданских авиаторов.

Весом вклад воинов 1-й АТД ГВФ (в будущем 10-ая гвардейская АТД) в разгром врага под Сталинградом. Ее экипажи совершили 46041 боевой вылет, перевезли около 31 тыс. солдат и командиров, эвакуировали в тыл свыше 3 тыс. раненых, доставили более 2500 т военных грузов. Десятки авиаторов награждены орденами и медалями. Героизм гражданских летчиков в Сталинградской битве был массовым. Какие бы сложные и ответственные задачи ни ставились перед ними, они выполняли их оперативно, показывая образцы мужества. Широкое применение получила доставка боеприпасов в Сталинград самолетами По-2. Иногда за одну ночь вылетали по 10—15 самолетов, они делали по 3—4 рейса. Ежедневно сбрасывалось парашютами 100—200 мешков общим весом от 10 до 20 т.

Высочайшее мастерство и мужество проявили в то суровое время пилоты П. М. Михайлов, П. Т. Кашуба, Б. А. Лахтин, П. Ф. Еромасов, Г. А. Таран (впоследствии все они стали Героями Советского Союза) и А. И. Семенов.

Когда ударили морозы, на Волге начался ледостав. Подвоз боевых грузов с левого берега на правый стал затруднителен. В этот период роль транспортной авиации возросла еще больше. Пилоты совершали по несколько полетов в день. Здесь отличился командир 1-го авиаполка (Херсонского) Владимир Михайлович Черняков. Уже к концу декабря 1942 г. обстановка в районах Волги и Дона коренным образом изменилась в пользу советских войск. 1-я АТД ГВФ получила задание обеспечить наступление войск Центрального фронта. Боевая работа летчиков дивизии показала высокие образцы честного и самоотверженного служения Родине. В предельно сжатые сроки было совершено 1280 вылетов, перевезено 2 тыс. т боеприпасов. Переброшено тактического резерва на угрожаемый участок 13 600 человек, эвакуировано 12 124 раненых.

Маршал Советского Союза В. И. Чуйков, командующий 62-й армией в ходе Сталинградской оборонительной операции, в своей книге «Начало пути» подчеркнул: *«Наши сердца наполнялись гордостью, когда мы наблюдали за парходами и катерами Волжской флотилии, которые сквозь льды пробивались к армейским причалам, или за самолетами По-2, которые, снижаясь до 10—15 метров над узкой по-*

*лосой ледяного берега, сбрасывали грузы, рискуя врезаться в крутые берега реки».*

В приказе по 8-й воздушной армии от 17 декабря 1942 г. отмечалось, что когда в период ледохода на Волге переправы оказались не в состоянии обеспечить доставку на правый берег реки боеприпасов, горючего и авиатехимущества, что создало угрозу срыва боевых действий нашей авиации, переброска этих материальных средств была поручена экипажам ГВФ. Летный состав фронтовых авиачастей ГВФ привлекался и для ведения воздушной разведки.

### **Летчики гражданской авиации — герои Сталинградской битвы**

*Михайлов Павел Михайлович (1917—2005)* — советский летчик гражданской авиации, участник Великой Отечественной войны. Герой Советского Союза. Майор.

Родился 13 января 1917 г. в деревне Гришково Смоленской губернии (ныне Холм-Жирковский район Смоленской области). В 1938 г. поступил, а в 1940 г. окончил Тамбовское училище летчиков ГВФ. С 1940 г. работал пилотом-инструктором учебной эскадрильи Московского управления ГВФ в городе Орле. Прошел переобучение на Ли-2 в летном центре в Новосибирске в 1942 г. Призван в Красную армию в 1942 г. в звании старшины. Воевал в составе авиационной группы особого назначения 1-й авиационной транспортной дивизии ГВФ (с ноября 1944 г. — 10-я гвардейская авиационная транспортная дивизия ГВФ). Сначала был вторым пилотом, весной 1943 г. стал командиром экипажа. Дивизии находились в составе ГВФ, в декабре 1944 г. переданы 18-й воздушной армии. Выполнял многочисленные боевые задачи по доставке боеприпасов и иных грузов в действующую армию, по эвакуации раненых, по доставке грузов в партизанские отряды, по выброске диверсионных и разведывательных групп в глубокий тыл врага. Осенью 1942 г. доставлял оружие и боеприпасы для партизанских отрядов, действовавших под Ростовом, Миллеровом, Котельниковом. Летом 1943 г. доставлял оружие и боеприпасы войскам в район Курской дуги, вывозил обратно раненых. За этот период произвел более 180 вылетов. Зимой 1943 — весной 1944 гг. осуществил множество вылетов в партизанское соединение Петра Вершигоры на реку Припять. В одном из рейсов самолет Михайлова попал под

огонь зенитных батарей противника. Снаряд попал в пилотскую кабину, разбив все приборы. Павел Михайлов и штурман корабля получили ранения. Без приборов, по памяти, они привели самолет и ночью посадили его на аэродром под Киевом. 29 июня 1945 г. указом Президиума Верховного Совета СССР № 7489 за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом отвагу и героизм Михайлову Павлу Михайловичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». К маю 1945 г. Павел Михайлов совершил более 520 ночных боевых вылетов в глубокий тыл противника, в районы действия партизанских отрядов.

*Семенов Алексей Иванович (1915—2000)* — советский военный деятель, генерал-лейтенант ВВС СССР, участник Великой Отечественной войны, Герой Российской Федерации.

Начал учебу в авиационной школе ГВФ СССР в Тамбове, окончил ее в 1936 г. Остался работать в школе летчиком-инструктором. В 1938 г. стал командиром корабля (Московское управление ГВФ СССР), был в составе экипажей санитарных и пассажирских самолетов. Участник советско-финляндской войны в составе санитарно-транспортной авиации, проявлял мужество, был награжден орденом Красного Знамени. В Рабоче-крестьянской Красной армии с 1941 г., участник Великой Отечественной войны с июня. Вошел в состав Московской группы особого назначения ГВФ. В сентябре 1941 г. стал заместителем командира эскадрильи спецотряда по снабжению блокадного Ленинграда. К концу года совершил около 120 рейсов в осажденный город. Лейтенант Семенов отлично справлялся с заданиями: за время работы группы доставил в Ленинград 81 т груза и вывез из него около 650 человек. По данным на 16 января 1942 г., Семенов совершил 223 боевых вылета, 12 боевых вылетов на выброску десанта. 25 мая 1942 г. начальником Главного управления ГВФ старший лейтенант Семенов представлен к присвоению звания Героя Советского Союза, однако был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Был командиром эскадрильи, полка. Участвовал в Сталинградской битве, операции по форсированию Днепра, битве на Курской дуге. Всего за все время войны совершил более 500 боевых вылетов. Семенову было поручено в ночь на 9 мая 1945 г. доставить в

Москву советский экземпляр Акта о безоговорочной капитуляции Германии. После победы — вновь в ГВФ СССР был назначен на должность командира отдельной авиагруппы Международных воздушных сообщений, затем занимал другие должности. Указом Президента РФ от 26 января 1998 г. № 83 за мужество и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в Великой Отечественной войне, Семенкову Алексею Ивановичу присвоено звание Героя Российской Федерации.

*Лахтин Борис Александрович (1920—1987)* — подполковник Советской армии, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза (1944). После окончания средней школы и Тамбовского летного училища ГВФ работал инструктором учебной эскадрильи гражданской авиации в Пензе. В январе 1942 г. призван в Рабоче-крестьянскую Красную армию и направлен на фронт Великой Отечественной войны. Гвардии лейтенант. Летчик 62-го гвардейского отдельного авиаполка ГВФ 16-й воздушной армии 1-го Белорусского фронта. К июню 1944 г. совершил 512 боевых вылетов для поражения важных объектов противника в его глубоком тылу, а также для доставки важных грузов и перевозки партизан, 172 из которых — в темное время суток. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 августа 1944 г. за «образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм» гвардии лейтенант Борис Лахтин был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» 374. В честь Бориса Лахтина назван самолет Sukhoi Superjet 100 (регистрационный номер RA-89051) авиакомпании «Аэрофлот».

### Список источников и литературы

---

1. Аверьянова, И. А. Железнодорожники на защите Сталинграда / И. А. Аверьянов, Т. Н. Самборская // Научно-техническому и социально-экономическому развитию Дальнего Востока России — инновации молодых. Тезисы докладов 80-й Межвузовской студенческой научно-практической конференции : в 2 томах / под редакцией А. З. Ткаченко. — Хабаровск, 2022. — 324 с.
2. Бакланова, И. С. Российская гражданская авиация в годы Великой Отечественной войны (1941—1945) / И. С. Бакланова // Наука. Техника. Человечество.

- век: исторические, мировоззренческие и методологические проблемы. Межвузовский сборник научных работ. — Москва, 2021. — 237 с.
3. Вербовой, О. И. Волжская флотилия в операции по разгрому врага под Сталинградом (к 70-летию завершения Сталинградской битвы) / О. И. Вербовой, А. О. Вербовой // XVII Царскосельские чтения. Материалы международной научной конференции 23—24 апреля 2013 г. Том I / под общей редакцией В. Н. Скворцова. — Москва, 2013. — 105 с.
  4. Ворсин, В. Ф. Основные направления тылового обеспечения Красной армии в оборонительных операциях Сталинградской битвы / В. Ф. Ворсин, В. И. Жуматий // Военно-исторический журнал. — 2019. — № 8.
  5. Горбунов, А. А. Военно-политическое значение железных дорог в Великой Отечественной войне / А. А. Горбунов, Б. И. Кретов // Вестник Волгоградского государственного университета. — Серия 4. История. — 2013. — № 1.
  6. Гоманенко, О. А. Волжская водная коммуникация в дни Сталинградского сражения / О. А. Гоманенко // Вестник Калмыцкого университета. — 2019. — № 1. (41).
  7. Гоманенко, О. А. Речные переправы в транспортной системе СССР в условиях военного времени (на примере Нижней Волги в годы Великой Отечественной войны) / О. А. Гоманенко // Известия Саратовского университета. — Серия: История. Международные отношения. — 2022. — Том 22. — Выпуск 3.
  8. Захарченко, А. В. Волжская рокада и железнодорожное строительство в Поволжье в годы Великой Отечественной войны / А. В. Захарченко, О. Н. Солдатова. — Самара, 2014. — 263 с.
  9. Ковалев, И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне / И. В. Ковалев. — Москва, 1981. — 480 с.
  10. Лавская, К. К. Подготовка летных кадров в период Великой Отечественной войны / К. К. Лавская // Гражданская авиация: история и современность. — Санкт-Петербург, 2018. — 177 с.
  11. Лантухов, С. С. Роль военно-транспортной авиации Гражданского флота в транспортном обеспечении операций второго периода Великой Отечественной войны / С. С. Лантухов, Е. В. Щеглов // Вклад железнодорожных войск в победу над фашистской Германией. Материалы заочной отраслевой научно-практической конференции / под общей редакцией А. Ю. Шенбергера. — Москва, 2020. — 192 с.
  12. Марьин, А. И. Железные дороги священной войны / А. И. Марьин, Т. И. Ашурбегов // Научный вестник Вольского военного института материального обеспечения: военно-научный журнал. — 2019. — № 2.

13. Миренков, А. И. Военно-экономический фактор в Сталинградском сражении и Курской битве / А. И. Миренков. — Москва : РИЦ МОРФ, 2005. — 239 с.
14. Солдатова, О. Н. Недостроенная железнодорожная линия «Саратов — Миллерово»: история и современность / О. Н. Солдатова, О. А. Небритова // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Исторические науки. — 2019. — Том 1. — № 2.
15. Транспорт в годы Великой Отечественной войны. 1941—1945: исторические хроники / под редакцией Т. Л. Пашковой [и др.]. — Москва : Пан пресс, 2010. — 574 с.
16. Тошев, Р. А. Особенности организации автомобильных перевозок в первый период Великой Отечественной войны (1941—1942 гг.): исторический аспект / Р. А. Тошев // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. — 2015. — Том 4. — № 2.
17. Храмов, Л. В. Военно-промышленный комплекс Поволжья в годы Великой Отечественной войны / Л. В. Храмов // Вестник Самарского государственного университета. — 2007. — № 5-3.

## Глава 3. Роль транспортных учебных заведений в Сталинградской битве

---

### 3.1. Вузы речного и воздушного транспорта

В Сталинградской битве отличились студенты *Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова* (в годы войны — Ленинградский институт инженеров водного транспорта).

Лебедев Николай Александрович (1914—1942) после окончания Ленинградского института инженеров водного транспорта был призван в Красную армию. В составе 152-го танкового батальона Сталинградского фронта участвовал в разгроме гитлеровских войск у города Калач-на-Дону, показывая образцы мужества, отваги и героизма. В должности старшего адъютанта батальона Н. А. Лебедев беспрестанно шел впереди атакующей танковой группы, стремительно нападая на противника, сея ужас и панику в их рядах. За время боев с 19 по 23 ноября 1942 г. Н. А. Лебедев лично уничтожил 28 танков противника, 16 орудий, 3 миномета, 8 пулеметов, 4 склада с боеприпасами, около 1500 солдат и офицеров противника. 23 ноября 1942 г., дерзко ворвавшись двумя танками в хутор Платонов, батальон Н. А. Лебедева выбил противника из населенного пункта. При преследовании его танк был подбит и окружен гитлеровцами. Тяжело раненый, не желая попасть в руки врага, Н. А. Лебедев застрелил себя. 4 февраля 1943 г. Николаю Александровичу Лебедеву посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Именем героя назван грузовой теплоход Северо-Западного речного пароходства и малая планета.

Шашков Зосима Алексеевич (1905—1985), ставший в годы Великой Отечественной войны наркомом речного транспорта, с 1933 г. начал преподавать в Горьковском институте инженеров водного транспорта (*в настоящее время — Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова*), с 1933 по 1937 г. работал деканом факультета, а с 1937 по 1938 г. — директором института. В 1938 г. окончил аспирантуру и занимался проек-

тированием и строительством водных каналов на реках. В феврале 1938 г. назначен на должность заместителя наркома водного транспорта СССР. С 9 апреля 1939 г. по 15 марта 1946 г. работал наркомом речного флота СССР. В годы Великой Отечественной войны, являясь членом транспортного комитета при ГКО, руководил организацией Ладожской переправы во время блокады Ленинграда, а также снабжением по рекам войск Сталинградского фронта. В связи с преобразованием наркоматов в министерства 19 марта 1946 г. был назначен на должность Министра речного флота СССР. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 1 сентября 1947 г. З. А. Шашкову присвоено звание Генерал-директора речного флота. На этой должности проработал до 15 марта 1953 г. С 15 марта 1953 г. по 25 августа 1954 г. возглавлял объединенное Министерство морского и речного флота СССР, с 25 августа 1954 г. по 21 мая 1956 г. — Министерство речного флота СССР, а с 6 июня 1956 г. по 22 октября 1960 г. — Министерство речного флота РСФСР. С 1961 г. по 1963 г. работал заместителем начальника отдела транспорта и связи Государственного экономического совета Совета Министров СССР, а с 1963 г. — на второстепенных должностях в Госплане СССР. В 1967 г. ушел на пенсию. Награды: три ордена Ленина, орден Октябрьской Революции, орден Трудового Красного Знамени, медали. Имя З. А. Шашкова присвоено Великоустюгскому речному училищу (2000) и пассажирскому теплоходу проекта 302 (построен в 1986 г.).

В Сталинградской битве также героически себя проявили сотрудники и преподаватели *Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова* (в годы Великой Отечественной войны — Гидрографический институт Главного Управления Северного морского пути при СНК СССР, с 1945 г. — Высшее арктическое морское училище Главсевморпути при СНК Союза ССР (ВАМУ)).

Левкович Айзик Мовшевич (1915—1983) в 1941 г. служил начальником Астраханской эксплуатации на Волге. В 1941—1942 гг. работал заместителем начальника сектора гидрологии Гипроречтранс Министерства речного флота. В 1943—1946 гг. служил заместителем начальника Сталинградской военно-восстановительной экспедиции, заместителем начальника Днепровской военно-восстановительной экспедиции, начальником Байкальской группы. На этих должностях

выполнял целый ряд заданий по изысканиям различных военно-восстановительных объектов на реках Днепр, Десна, Волга, Урал в качестве гидролога и начальника изыскательских групп. Техник-лейтенант. Был награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». В 1940—1960-х гг. работал старшим преподавателем, доцентом кафедры гидрологии ВАМУ — ЛВИМУ имени адмирала С. О. Макарова.

Гольдин Михаил Аркадьевич (родился в 1924 г.) окончил гидрографический факультет ВАМУ имени адмирала С. О. Макарова в 1953 г. В начале Великой Отечественной войны был эвакуирован из Полоцка в Сталинград. В Сталинграде работал контролером-термистом на Сталинградском тракторном заводе. Вместе с заводом был эвакуирован в Челябинск в марте 1942 г. и продолжал работать на заводе до призыва в РККА (август 1942 г.). После призыва в РККА был направлен в 1-е Астраханское военное пехотное училище. Принимал участие в Сталинградской битве. С июня 1943 г. по март 1947 г. воевал и служил в воздушно-десантных войсках. С июня 1943 г. по август 1944 г. воевал пулеметчиком в 15-й Гвардейской воздушно-десантной бригаде. Был награжден медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Писулин Иван Григорьевич (родился в 1922 г.) — выпускник судоводительского факультета Ленинградского высшего мореходного училища (ныне — Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова), героически проявил себя в разведке. Его биография напоминает жизненный путь многих героев войны. В 1940 г. после окончания средней школы поступил в Черноморское военно-морское училище. В октябре 1941 г. был переведен в ВМУ им. Фрунзе (г. Астрахань). В августе 1942 г., окончив 2-й курс училища и пройдя плавательную практику, был направлен в распоряжение Отдела кадров Сталинградского фронта. В октябре 1942 г. окончил 2-е Астраханское пехотное училище. Получив воинское звание «младший лейтенант», был направлен на Сталинградский фронт. В конце ноября 1942 г. был назначен помощником начальника штаба полка по разведке (613-й стрелковый полк 91-й стрелковой дивизии 51-й армии). 8 января 1943 г. в боях на хуторе Островском был тяжело ранен. Лежал на поле боя. Только в ночь с 9 на 10 января, когда

нашими частями был освобожден хутор, был подобран санитарями своего полка и отправлен в полковой лазарет. До марта 1944 г. лечился в госпиталях г. Саратова, г. Магнитогорска, в ЦИТО г. Москвы. 13 марта 1944 г. был демобилизован по инвалидности. В сентябре 1944 г. поступил в Одесское ВМУ. Младший лейтенант. Был награжден медалями «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Касаткин Сергей Александрович (1917—1988) — выпускник Тихоокеанского высшего военного училища имени Макарова (ныне — Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова) в 1941 г. С 1971 по 1988 г. работал старшим лаборантом заочного факультета, начальником лаборатории кафедры судовождения, начальником административно-хозяйственного отдела, старшим инженером. В 1941—1942 гг. служил командиром боевой части на сторожевом корабле «Метель». В 1942—1943 гг. воевал помощником командира, командиром канонерской лодки Волжской военной флотилии. В 1943—1945 гг. воевал на Северном флоте помощником командира сторожевого корабля «Ураган» (Полярный). В 1944—1945 гг. был в специальной командировке в США (Нью-Йорк) по приему тральщиков (командир тральщика). С июля 1945 г. по ноябрь 1949 г. участвовал в боевом тралении неконтактных мин на Балтийском море. Был награжден орденами Отечественной войны 2-й степени, двумя орденами Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды; медалями «За боевые заслуги», «За оборону Сталинграда», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Дмитриевский Владимир Иванович (1892—1973) — начальник кафедры гидравлики Инженерного высшего морского училища (ЛВИМУ) (ныне — Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова). Окончил в 1917 г. Институт инженеров путей сообщения в Петрограде. Доктор технических наук, профессор, почетный работник морского флота. В 1940—1960-х гг. — профессор кафедр судовых паровых установок, судовых вспомогательных механизмов, начальник кафедры гидравлики, профессор кафедр термодинамики и силовых судовых установок ЛВИМУ. Со 2 июля 1941 г. добровольно ушел на работы по строительству защитных сооружений Ленинграда. Работал начальником штаба Октябрь-

ского района г. Ленинграда, заместителем начальника 1-го сектора обороны г. Ленинграда по технической части. В сентябре 1941 г. был контужен при обстреле г. Ленинграда. С февраля по июль 1942 г. работал начальником инспекции по постройке специальных объектов Ленинградского фронта (порт Кабона) и на реке Волхове. В июле 1942 г. был призван на действительную службу и назначен главным инженером-гидротехником аварийно-спасательной службы Народно-го Комиссариата Речного Флота. Был послан в Сталинград для работ по подъему судов. С октября 1942 г. по март 1943 г. служил главным инженером Днепро-Двинского военно-восстановительного управления, консультантом оперативной группы при наркоме речного флота. С марта 1943 г. — профессор кафедры в Военно-транспортной академии РККА им. Л. М. Кагановича. Инженер-полковник. Был награжден медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Большой вклад в разгром фашистских войск под Сталинградом внесли выпускники *Ульяновского института гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б. П. Бугаева* (в годы войны — Ульяновская объединенная школа пилотов и авиамехаников ОСОАВИАХИМа).

Борис Павлович Алексеев (1913—1942), летчик, штурмовик, Герой Советского Союза окончил семь классов, первый курс строительного техникума, работал шофером. В 1938 г. окончил Ульяновскую объединенную школу пилотов и авиамехаников ОСОАВИАХИМа и до конца 1941 г. служил в ней летчиком-инструктором. В действующей армии с октября 1942 г. в должности заместителя командира авиационной эскадрильи. Участник Сталинградской битвы. 19 декабря 1942 г. был ведущим группы в составе четырех Ил-2, совершил бомбардировочно-штурмовой налет на укрепленный рубеж противника и большое скопление его танков на рубеже Боковская — Пономаревка Ростовской области. Несмотря на сплошной заградительный зенитный огонь и сложные метеоусловия, было уничтожено 12 танков, 17 автомашин с грузом и живой силой, до 10 повозок с боеприпасами, 2 цистерны с горючим, подавлен огонь двух зенитных батарей. В самолете Б. П. Алексеева были перебиты рули управления, но он довел группу до своей территории и погиб после окончательного

отказа рулей и падения самолета (по другим данным — сумел посадить машину и скончался в кабине). Совершил 20 боевых вылетов, лично уничтожил 16 танков, 32 автомобиля, 7 дзотов, взорвал 4 склада боеприпасов. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 марта 1943 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно). Награжден орденом Ленина. Имя Героя увековечено на памятнике Летчикам выпускникам Ульяновской объединенной школы пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа, Героям Советского Союза в Ульяновске. В 2013 г. к 100-летию со дня рождения Б. П. Алексеева Почта России выпустила художественный маркированный конверт.

Ульяновскую летную школу прославил также Новиков Алексей Иванович (1916—1986), летчик-истребитель, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза, генерал-майор авиации. Окончил семь классов и школу фабрично-заводского ученичества. С 16 лет обучался прыгать с парашютом, летать на планере и на У-2 в кружке ОСОАВИАХИМа. В 1936 г. окончил Ульяновскую объединенную школу пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа. Работал пилотом-инструктором в аэроклубе. В 1939 г. окончил 2-ю Борисоглебскую Краснознаменную военную авиационную школу летчиков имени В. П. Чкалова. Служил под Луцком в должности заместителя начальника курсов командиров звеньев 205-й истребительной авиационной дивизии (2-я воздушная армия). На фронтах Великой Отечественной войны с 22 июня 1941 г. В первый боевой день сбил на Я-16 корректировщик Нs-126 и бомбардировщик Jп-88. В начале 1943 г. был назначен заместителем командира авиационного корпуса по огневой подготовке. Воевал под Сталинградом, в небе Кубани, Крыма, Литвы, Польши. Летал на Як-9 и Ла-5. Ко времени представления к званию Героя Советского Союза совершил 242 боевых вылета, в 34 воздушных боях сбил лично 11 самолетов противника (1 из них тараном). Свой последний бой провел 2 мая 1945 г. над Берлином. Всего за время войны совершил 485 боевых вылетов, сбил 14 самолетов противника лично и 1 в группе (по другим данным — 22 и 5 соответственно) и аэростат. После войны продолжил службу в ВВС. В 1956—1958 гг. занимал должность заместителя начальника Управления боевой подготовки истребительной авиации противовоздушной обороны (ПВО) страны. В 1960 г. окончил Военную академию Гене-

рального штаба. В 1960—1963 гг. — начальник Управления боевой подготовки авиации ПВО Вооруженных Сил СССР, с 1963 г. — начальник отдела кадров авиации ПВО Вооруженных Сил СССР. С 1970 г. — в отставке. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны I и II степеней, Красной Звезды, медалями. Его именем названа планета № 3157 Солнечной системы. Имя Героя увековечено на памятнике летчикам-выпускникам Ульяновской объединенной школы пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа, Героям Советского Союза в Ульяновске.

В числе героев *Ульяновского института гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б. П. Бугаева* заслуженно — Березуцкий Иван Михайлович (1918—23.02.2000), летчик-истребитель, участник Великой Отечественной Войны. Окончил 7 классов, Бийское педагогическое училище и аэроклуб по программе пилотов на самолете У-2 (ПОП). И. М. Березуцкий в 1938 г. окончил Ульяновскую объединенную школу пилотов и авиамехаников ОСОАВИАХИМа. В 1938—1940 гг. — летчик-инструктор в Орском аэроклубе в Чкаловской (Оренбургской) области. В РККА с 11 февраля 1940 г. Окончил первую Чкаловскую высшую авиационную школу летчиков имени К. Е. Ворошилова по программе летчиков-истребителей на самолете И-15. Служил в авиационных полках. Окончил курсы командиров звеньев. На фронте с июля 1942 г. Летал на ЛаГГ-3 и Як-1 в должностях командира звена, заместителя командира эскадрильи, командира эскадрильи. Воевал на Сталинградском, Калининском, Северном, Западном, Брянском, 1-м Прибалтийский фронтах. Участник Курской битвы, Берлинской операции. В воздушном бою 14 мая 1943 г. вблизи Демянска Новгородской области на истребителе Ла-5 уничтожил тараном бомбардировщик противника. Произвел посадку на поврежденном самолете. Его боевым другом был Герой Советского Союза А. П. Маресьев. Всего за годы войны произвел 254 боевых вылета, в 80 воздушных боях сбил 18 самолетов противника лично и 4 в группе. После войны продолжил службу в ВВС. Освоил реактивные самолеты Як-15, МиГ-15 и МиГ-17. В 1955 г. окончил Краснознаменную Военно-воздушную академию, занимал руководящие должности в истребительной авиации. С августа 1969 г. — в запасе в звании полковника. В 1969—1987 гг. работал в ЦАГИ (Жуковский) начальником отдела режима. Награжден орденами Ле-

нина, Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Отечественной войны II степени, Красной Звезды, медалями. Имя Героя увековечено на памятнике летчикам-выпускникам Ульяновской объединенной школы пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа, Героям Советского Союза в Ульяновске.

Прокопенко Федор Федорович (1916—2007), летчик-истребитель, участник Великой Отечественной войны, Заслуженный военный летчик СССР (1967), Герой Российской Федерации, также окончил Ульяновскую объединенную школу пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа. С 1927 г. жил в городе Тайга Сибирского края (Кемеровская область). В 1934 г. окончил Тайгинский аэроклуб и был оставлен в нем летчиком-инструктором. В 1935 г. был направлен в Ульяновскую объединенную школу пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа. После окончания в 1936 г. работал в ней пилотом-инструктором, а затем в аэроклубах в Великих Луках и Подольске. В рядах РККА с 1938 г. В 1940 г. окончил Качинскую высшую авиационную школу летчиков и был оставлен в ней летчиком-инструктором. В июне 1941 г. включен в состав сформированного в школе полка, который прикрывал Севастополь, совершил около 10 боевых вылетов. С июня 1942 г. воевал на Сталинградском и Донском фронтах. Летал на Як-1 и Як-7. В сентябре 1942 г. назначен заместителем командира истребительной авиационной эскадрильи. С ноября 1942 г. воевал на Калининском фронте. В 1943 г., сажая поврежденный Як-1, получил компрессионный перелом трех позвонков, растяжение позвонков шейного отдела, сломал грудную клетку, разбил голову. Был признан негодным к летной службе. Это заключение Ф. Ф. Прокопенко потерял и вернулся в свой полк. Освоил У-2, выполнял задания по перевозке грузов и людей на передовую. В конце войны был назначен на должность старшего штурмана. Осуществлял руководство самолетами с земли, наводил их на цели. За время войны совершил 126 боевых вылетов, провел более 50 воздушных боев, сбил 8 лично и 1 самолет противника в составе пары. С 1945 г. уволен в запас. Работал начальником Подольского аэроклуба. Освоил Як-1. В 1947 г. был признан годным к летной работе без ограничений. В 1949 г. был вновь призван в армию, служил в отделе боевой подготовки ВВС Московского военного округа, с 1950 г. — в Управлении боевой подготовки ВВС. В 1952—1955 гг. занимал должность начальника верто-

летного Центра ВВС. В 1956 г. окончил курсы усовершенствования командного состава при Военно-воздушной академии. Служил на командных должностях в частях, в Главном штабе Сухопутных войск, командовал вертолетной авиацией. Налетал 5 тыс. часов на вертолетах Миля, стал одним из пионеров создания в стране фронтовой вертолетной авиации. С 1976 г. — в запасе в звании полковника. Работал инженером-методистом в Опытно-конструкторском бюро имени М. Л. Миля. 27 марта 1996 г. за мужество и героизм, проявленные на фронтах Великой Отечественной войны, ему было присвоено звание Героя Российской Федерации. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды (трижды), «За службу Родине в Вооруженных Силах» III степени, медалями. Его имя увековечено на памятнике летчикам-выпускникам Ульяновской объединенной школы пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа, Героям Советского Союза в Ульяновске.

Генерал-лейтенант авиации Рамазанов Сергей Николаевич (Ромазанов Ахметгарай Насибуллоевич) (1901—1979) также вписал свой подвиг в бессмертную книгу победы над фашистской Германией. Окончил Андреевскую семилетнюю школу, Самарское фабрично-заводское ученичество. В 1919 г. вступил в ряды РККА, воевал на Польском фронте, в Туркестане (1925—1927). В 1934 г. окончил Ульяновскую летную школу. В конце 1930-х гг. — заместитель начальника штаба ВВС по политической части на Дальнем Востоке. В 1939 г. принимал участие в боях на реке Халхин-Гол в качестве старшего инспектора по авиации. Великую Отечественную войну начал комиссаром ВВС Брянского фронта. Был заместителем командующего по политической части 2-й воздушной армии под Сталинградом и на Курской дуге, входил в состав Военного Совета Армии. Участник Берлинской и Пражской операций. В 1947—1959 гг. — член Военного совета ВВС Дальневосточного, Бакинского округов противовоздушной обороны и авиации дальнего действия СССР. После выхода на пенсию вел общественную работу в Совете ветеранов Москвы. Награжден орденами Ленина (дважды), Красной Звезды, Красного Знамени (пять), Суворова II степени. Имеет 4 награды Польши, 5 наград Чехословакии. В краеведческом музее Димитровграда Ульяновской области хранится личный архив Рамазанова.

Незабываем подвиг Ратникова Петра Петровича (1918—1943) — летчика-истребителя, Героя Советского Союза. После окончания 7 классов работал в колхозе. В РККА с 1940 г. В 1940 г. окончил Ульяновскую объединенную школу пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа), служил летчиком-инструктором в запасном полку. С января 1942 г. в должности командира эскадрильи 53-го гвардии истребительного авиационного полка участвовал в боях на подступах к Волге, на Курской дуге. В дни боев за Сталинград делал по 5—6 вылетов в сутки. К июню 1943 г. совершил 220 боевых вылетов, провел 85 воздушных боев, сбил лично 1 и в группе — 4 самолета противника. Участвовал в штурмовке наземных войск и аэродромов противника. 24 июля 1943 г., вылетев на разведку над одним из районов Орловской области, встретил FW-189, который корректировал огонь своей артиллерии и производил фотосъемку переднего края. Ратников атаковал противника и, расстреляв боеприпасы, совершил таран ценой своей жизни. Представление на присвоение П. П. Ратникову звания Героя Советского Союза было направлено до совершения тарана, звание присвоено посмертно 24 августа 1943 г. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны II степени, медалью. Приказом Министра обороны СССР его имя навечно занесено в списки личного состава воинской части. Бюст Героя установлен на площади Победы в г. Каменка (Пензенская область). Его имя увековечено на памятнике летчикам-выпускникам Ульяновской объединенной школы пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа, Героям Советского Союза в Ульяновске.

В *Московском государственном техническом университете гражданской авиации* долгое время работали непосредственные участники Сталинградской битвы — генерал-майор авиации П. К. Драговоз (1923—2013), полковник в отставке, кандидат технических наук, почетный радист СССР Б. П. Самойлов (1917—2003), Н. В. Романов (1921), а также труженики тыла — Е. И. Клеев, рывший окопы под Сталинградом, и А. И. Хасабов, работавший на Сталинградском тракторном заводе.

### **3.2. Вклад вузов железнодорожного транспорта в достижение победы в Сталинградской битве**

Свой вклад в разгром врага под Сталинградом внесли преподаватели и студенты вузов транспортной отрасли страны. Так, участие в Сталинградской битве принимали сотрудники *Омского государственного университета путей сообщения* (ОМГУПС) (в годы войны носил название Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта). Среди них Бабляк Николай Матвеевич (1907—1985), участник Великой Отечественной войны, участвовал в боях с января 1942 г. по июнь 1944 г., в том числе при обороне Крыма и Сталинграда. Прошел путь от рядового до заместителя командира роты по политической части, награжден медалями «За отвагу», «За оборону Сталинграда». В период с 1961 по 1984 г. работал доцентом кафедры марксизма-ленинизма Омского государственного университета путей сообщения.

Среди защитников Сталинграда — Гуляева Эмилия Владимировна (1926—2004). В 1942 г. в Сталинграде она окончила курсы трактористов, в 16 лет уже водила трактор. В августе подала заявление на фронт, написав, что ей 18 лет и что документы сгорели. Эмилия попала во фронтovou инфекционный госпиталь 28-й армии Южного фронта, который остановился в Элисте южнее Сталинграда. Санитарные машины постоянно привозили раненых и больных. Вместо 100 человек принимали 1000, дежурили по семь суток без отдыха. Эмилия заразилась брюшным тифом. После выздоровления работала в хирургическом госпитале, с которым в составе 4-го Украинского фронта прошла по дорогам войны — калмыцкие степи, Ростов, Крым, Польшу, Чехословакию. В 1980-е гг. работала в ОмИИТе (ОМГУПСе) лаборантом на кафедре «Теория механизмов и детали машин». На встречах со студентами рассказывала о том, что было пережито на войне. Э. В. Гуляева награждена медалью «За боевые заслуги» и значком «Отличник санитарной службы».

Свое место учебы прославил и выпускник *Омского техникума железнодорожного транспорта* (структурное подразделение ОМГУПСа) (в годы войны — Омский электротехнический техникум) связист Путилов Матвей Мефодиевич. Сержант, командир отделения

связи 339-го стрелкового полка 308-й стрелковой дивизии, кавалер ордена Отечественной войны, участник Сталинградской битвы. В октябре 1942 г. 308-я стрелковая дивизия вела бои в районе завода и рабочего поселка «Баррикады» около Сталинграда. 25 октября 1942 г. произошел обрыв связи: прервалась телефонная связь, соединяющая штаб полка с группой бойцов. Две безуспешные попытки восстановить связь закончились гибелью связистов. Рядовой Путилов вызвался устранить повреждение. Под минометным обстрелом он полз для поиска обрыва связи. Осколком мины его ранило в плечо. Превозможная боль, дополз до места обрыва провода, но был вторично ранен: ему раздробило руку. Теряя сознание и не имея возможности действовать рукой, сжал концы оборванных проводов зубами. Погиб с зажатыми в зубах концами телефонных проводов. Связь была восстановлена. Свидетельством подвига сержанта Матвея Путилова стала листовка «Отомстим за Матвея». Она была написана от руки Михаилом Ингором (политруком, инструктором по информации 308-й стрелковой дивизии), который был непосредственным участником событий. Сегодня оригинал листовки представлен в экспозиции музея-заповедника «Сталинградская битва». Имя Матвея Путилова увековечено мемориальной плитой на Большой братской могиле мемориального комплекса «Героям Сталинградской битвы». Катушка Матвея Мефодиевича как символ героизма в сражении за Сталинград передавалась лучшим связистам 308-й стрелковой дивизии. Ныне эта катушка Матвея Путилова передана на вечное хранение в Центральный музей Вооруженных Сил. Подвиг сержанта Путилова запечатлен на полотне панорамы «Разгром немецко-фашистских войск под Сталинградом».

Свой вклад в разгром врага под Сталинградом внесли и студенты *Дальневосточного государственного университета путей сообщения* (в годы войны носил название Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХабИИЖТ)). Среди них Соснин Дмитрий Дмитриевич (1923—1942), работал в институте шофером-стажером, участник Сталинградской битвы, погиб 23 сентября 1942 г. под Сталинградом.

Это и студент 1-го курса механического факультета ХабИИЖТа Хоменко Павел Павлович (1907—1942), погиб в бою 25 октября 1942 г., похоронен под Сталинградом.

Бережно хранят память о героях Сталинградской битвы в *Самарском государственном университете путей сообщения*. Участником Сталинградской битвы был Ямщиков Александр Васильевич, студент второго курса тягового факультета *Самарского техникума железнодорожного транспорта имени А. А. Буянова* (структурное подразделение СамГУПС) (в годы войны — Куйбышевский железнодорожный техникум). В первые дни войны он ушел добровольцем, был направлен в 1-е Куйбышевское пехотное училище, откуда, не доучившись до выпуска, по тревоге в декабре 1941 г. был отправлен в действующую армию. Служил командиром отделения разведывательного взвода 312-го гвардейского стрелкового полка, воевал на Ленинградском, Сталинградском, Южном и 4-м Украинском фронтах. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 июня 1944 г. за образцовое выполнение заданий командования и проявленные мужество и героизм в боях с немецко-фашистскими захватчиками гвардии старшине Ямщикову Александру Васильевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». В наградном листе за резолюцией маршала Р. Я. Малиновского отмечено: *«В боях за Социалистическую Родину товарищ Ямщиков показал себя подлинным героем, горячим патриотом своей Родины, преданным и бесстрашным ее защитником. Он достоин присвоения звания Героя Советского Союза»*. В локомотивном депо станции Самара с 2005 г. курсирует именной локомотив «Ямщиков».

Свой вклад в разгром врага под Сталинградом внесли студенты и сотрудники *Сибирского государственного университета путей сообщения* (в годы войны — Новосибирский институт военных инженеров транспорта (НИИВИТ)). 22 апреля 1942 г. из студентов вуза был сформирован батальон лыжников, направленный под Сталинград. Их путь следования: 25 апреля — Беломорск, 30 апреля — 70 км от Ярославля, 5 мая — 12 км от Можайска, 9 мая — под Сталинградом. До конца сентября 1942 г. студенты-лыжники защищали Сталинград, где шли жесточайшие бои. Подвиг во время Сталинградской битвы совершил секретарь комитета комсомола НИИВИТа и Новосибирского обкома ВЛКСМ Иван Дмитриевич Полянский. 8 сентября 1942 г., будучи начальником политотдела 35-й гвардейской стрелковой дивизии, он во время боя с превосходящими моторизованными подразделениями противника возглавил небольшой отряд бойцов и

при поддержке нескольких танков 69-й танковой бригады повел его в контратаку, погиб на поле боя смертью храбрых. В его наградном листе отмечалось: *«Во всех проведенных боях товарищ Полянский был вместе с бойцами и впереди их. Он неоднократно сам лично смело и решительно водил в атаку подразделения. За период боев полк Полянского уничтожил 70 танков противника, истребил не менее полка фашистов»*. Имя батальонного комиссара И. Д. Полянского увековечено в Зале Воинской Славы на Мамаевом кургане (знамя № 16, столбец № 106, строка № 2). Его родная 35-я гвардейская стрелковая дивизия (ГСД) до середины сентября вела ожесточенные кровопролитные бои с превосходящими силами противника в Купоросной балке, в Лесозаводе. В ночь на 15 сентября 1942 г. 35-я ГСД, понеся тяжелые потери, была отведена на западную окраину Сталинграда.

Свой вклад в разгром врага под Сталинградом внесли сотрудники и студенты *Ростовского государственного университета путей сообщения* (в годы войны — Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта (РИИЖТ)). Участниками Сталинградской битвы были старшие лейтенанты Георгий Викторович Семенов и Георгий Иванович Лысенко (артиллерия), Борис Абрамович Фукс (войска противовоздушной обороны). После завершения Великой Отечественной войны все они долгие годы работали в университете.

Медалью «За оборону Сталинграда» был награжден рядовой железнодорожных войск (Управление военно-восстановительных работ № 8) Алексей Николаевич Котенко. За исключительные заслуги перед государством в деле обеспечения перевозок для фронта и народного хозяйства, за восстановление железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени в 1943 г. он был удостоен звания Героя Социалистического труда. В 1951 г. он завершил обучение в РИИЖТе, получив специальность «инженер-механик путей сообщения».

В 1942 г. смертью храбрых в ожесточенных боях пал выпускник Ростовского политехникума путей сообщения Георгий Максимович Гарнизоненко.

Старший лейтенант артиллерийского полка Лысенко Георгий Иванович принимал участие в Сталинградской битве, в составе 51-й армии прошел с боями за три месяца зимнего наступления 1942 г. от

Сталинграда до Ростова-на-Дону. После войны с 1950 г. более 40 лет проработал начальником отдела кадров РИИЖТа.

Федор Васильевич Орлов окончил краткосрочные курсы командиров Красной армии при Орджоникидзевском военно-пехотном училище, получил офицерское звание лейтенанта. Боевое крещение рота лейтенанта Орлова получила летом 1942 г. в боях под Сталинградом, где солдаты под его командованием в одном из боев бились не на жизнь, а на смерть, а сам он уничтожил 11 фашистов. В период Сталинградской битвы был назначен «офицером для особых поручений» командующего Сталинградским фронтом А. И. Еременко. За службу получил внеочередное звание майора, закончил войну в звании полковника. Среди его многочисленных наград есть медаль «За оборону Сталинграда». В выставочном комплексе Ростовского государственного университета путей сообщения (РГУПС) хранится книга маршала А. И. Еременко «Сталинград» с дарственной надписью, сделанной им в 1961 г. собственноручно полковнику Ф. В. Орлову: *«Вам, славному воину и преданному нашей Великой Родине солдату, прошедшему со мной рядом весь боевой путь Великой Отечественной войны, будучи верным помощником моим, сделавшему много для общей Победы над врагом, на добрую память о величайшей в истории войны битве у Великой русской реки Волги»*. В послевоенные годы (с 1955 г.) Ф. В. Орлов работал многие годы в РИИЖТе старшим преподавателем военной кафедры.

В сражении под Сталинградом принимал участие сотрудник **Иркутского государственного университета путей сообщения** (ранее — Иркутский институт инженеров транспорта (ИрИИТ)) Потапов Анисим Петрович (1922—1998), профессор, кандидат юридических наук, заслуженный юрист РСФСР, почетный железнодорожник, бывший начальник Юридической службы Управления Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД), в 1985—1998 гг. — преподаватель ИрИИТа. С 1941 г. в составе 686-го штурмового авиационного полка сражался с немецко-фашистскими захватчиками, в том числе над берегами Волги. За успешное выполнение боевых заданий награжден Орденами Отечественной войны I и II степеней, Орденом Славы III степени, медалями «За отвагу» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

### **3.3. Участие сотрудников и студентов Российского университета транспорта (Московский институт инженеров транспорта (МИИТ)) в разгроме врага в Сталинградской битве**

Свой вклад в разгром врага в Сталинградской битве внесли и миитовцы. Участником Сталинградской битвы был миитовец Игорь Валентинович Копейкин (1920—2002), Герой Советского Союза, начальник связи эскадрильи, воздушный стрелок-радист. С 13 июля по 2 августа 1942 г. Игорь Валентинович находился на Сталинградском фронте, воевал на самолете Пе-2 в составе 35-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Принимал участие как в оборонительном, так и в наступательном периоде Сталинградской битвы. За успешно совершенные лично 180 боевых вылетов (72 на самолете СБ и 108 на самолете Пе-2), за сбитые лично два истребителя противника Ме-109 и восемь истребителей противника в групповых воздушных боях, за образцовое выполнение заданий командования и проявленные мужество и героизм в боях с немецко-фашистскими захватчиками Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 февраля 1945 г. гвардии старшине Копейкину Игорю Валентиновичу было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». В 1951 г. окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта.

Среди миитовцев, участвовавших в достижении победы в Сталинградской битве, были и Герои Социалистического Труда.

Выпускник МИИТа 1928 г. Александр Николаевич Комаровский с начала Великой Отечественной войны работал начальником 5-го управления оборонительных работ. Под его руководством были возведены оборонительные рубежи для Южного, Юго-Западного фронтов (более 1000 км), а затем и оборонительные сооружения на подступах к Сталинграду.

Выпускник МЭМИИТа 1953 г. Петр Федорович Кривонос — с конца 1941 г. уполномоченный Народного Комиссариата путей сообщения СССР по Северному Кавказу, выполнял задания ГКО СССР

по строительству железнодорожных веток для снабжения войск, в том числе в районе Сталинграда.

Выпускник ВЗИИТа 1960 г. Виталий Федорович Соснин в 1942 г., будучи курсантом, отправился под Сталинград. Работал машинистом в составе колонн паровозов особого резерва. В тяжелые военные годы водил воинские эшелоны на сталинградском, московском, курском, смоленском и брянском направлениях.

Выпускница МЭМИИТа Елена Мироновна Чухнюк — одна из трех железнодорожниц, которые первыми в СССР получили звание Героев Социалистического Труда. В период обороны Сталинграда осенью 1942 г. самое активное участие в материальном обеспечении боевых операций принимали коллективы паровозных колонн особого резерва НКПС, сформированные в столичных депо. Чухнюк, старший машинист Особой резервной колонны паровозов № 4, была направлена под Сталинград. Она получила важное задание: доставить военный груз — около 40 вагонов авиабомб. Ожидались налеты. И Чухнюк предприняла военную хитрость: поставила десяток пустых вагонов впереди паровоза. Немцы попались на этот трюк: разбомбили порожние вагоны, а бомбы благополучно были доставлены на аэродром. Не раз Чухнюк вместе со своими помощниками под разрывами вражеских бомб растаскивала вагоны и спасала бесценный груз. В одну из ночей 1942 г. она вела состав с военной техникой на Сталинградский фронт. На станции Петров Вал начался массированный налет гитлеровских бомбардировщиков. Одна из бомб разворотила паровозный тендер. Взрывная волна оглушила Елену, а вылетевший осколок ранил ее в ногу. Проявив удивительное мужество, молодая девушка принялась растаскивать вагоны вместе со своими помощниками. Железнодорожники спасли груз, который ждали на фронте. Об опасных рейсах в период Сталинградской битвы Елена Чухнюк вспоминала: *«Часто встает перед моими глазами голая, выжженная огнем и солнцем Черная степь. Прорваться через нее поближе к скрытому густым дымом городу было почти невозможно. Я говорю “почти”, потому что прорывались, с нечеловеческим упорством водили составы через ту степь. Водили мимо станций, стертых с лица земли, мимо горящих составов, изуродованных и сваленных под откос локомотивов. Сколько раз во время этих поездок приходилось расцеплять состав, чтобы отвести в сторону горящий вагон, пожарными при-*

*способлениями сбивать огонь, хоть взрыв каждую минуту грозил гибелью».*

Ключевую роль в Победе советских войск в Сталинградской битве сыграло сооружение Волжской рокады. Железнодорожная линия протяженностью почти 1000 км была построена всего за шесть месяцев 1942 г. в разгар Сталинградской битвы. Среди строителей Волжской рокады были миитовцы. Миитовец Николай Александрович Зензинов — командир взвода 46-й железнодорожной бригады. В мае—августе 1942 г. бригада участвовала в строительстве Волжской рокады, железнодорожных путей и мостов через Волгу, обеспечивала техническое прикрытие единственной на Сталинградском фронте железнодорожной линии Саратов — Астрахань. 22 декабря 1942 г. Николай Александрович Зензинов был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Отдельной страницей в хронологию Сталинградской битвы вписана история 19-го отдельного батальона воздушного наблюдения оповещения и связи (ОБ ВНОС), куда по распределению были направлены 26 девушек-комсомолок, студенток 1—4 курсов МИИТа, ушедших в 1942 г. добровольцами и ставших бойцами 19-й ОБ ВНОС:

1) Агапова Капитолина, экономический факультет МИИТа, 3 курс, ефрейтор-телефонист;

2) Бугрова Лидия, Эксплуатационный факультет МИИТа, 2 курс, ефрейтор-наблюдатель;

3) Вярвельская Раиса, Экономический факультет МИИТа, 3 курс, младший сержант — начальник наблюдательного поста;

4) Дерюгина Александра, факультет Путей сообщения МИИТа, 1 курс, младший сержант;

5) Ершова Наталья, Инженерно-геологический факультет МИИТа, 1 курс, младший сержант;

6) Жуган Галина, Эксплуатационный факультет МИИТа, 2 курс, младший сержант;

7) Захарова Маргарита, Экономический факультет МИИТа, 4 курс, младший сержант;

8) Кнороз Лариса, Инженерно-геологический факультет МИИТа, 2 курс, сержант;

9) Коробова Нина, Тоннельный факультет МИИТа, 1 курс, ефрейтор;

10) Кузнецова Надежда, Путейский факультет МИИТа, 1 курс, сержант;

11) Лебедева Елена, Тоннельный факультет МИИТа, 3 курс, красноармеец-наблюдатель;

12) Мамонтова Софья, Эксплуатационный факультет МИИТа, 2 курс, сержант — начальник наблюдательного поста;

13) Назарова Лариса, Экономический факультет МИИТа, 4 курс, ефрейтор-телефонист;

14) Никишова Елизавета, факультет Путей сообщения МИИТа, 1 курс, ефрейтор-радиотелеграфист;

15) Павловец Нина, факультет Путей сообщения МИИТа, 1 курс, красноармеец-наблюдатель;

16) Павловская Елена, Экономический факультет МИИТа, 2 курс, ефрейтор-телефонист;

17) Панисова Лариса, Эксплуатационный факультет МИИТа, 2 курс, ефрейтор-наблюдатель;

18) Попова Татьяна, факультет Путей сообщения МИИТа, 1 курс, младший сержант — начальник наблюдательного поста;

19) Проскурина Валентина, Путейский факультет МИИТа, 2 курс, красноармеец-наблюдатель;

20) Соболева Татьяна, Экономический факультет МИИТа, 2 курс, ефрейтор-наблюдатель;

21) Уткина Валентина, факультет Путей сообщения МИИТа, 1 курс, ефрейтор-наблюдатель;

22) Широкова Мария, факультет Путей сообщения МИИТа, 1 курс, красноармеец-наблюдатель;

23) Элеменкина Валентина, Строительный факультет МИИТа, 3 курс, сержант — начальник наблюдательного поста;

24) Лапина Анна, 2 курс МИИТа;

25) Лобанкова Ираида, 2 курс МИИТа;

26) Метлина Елизавета, 1 курс МИИТа.

Активное участие в обороне города на Волге принял Сталинградский корпусной район противовоздушной обороны (СКР ПВО). Приказом народного комиссара обороны СССР Маршала Советского Союза К. Е. Ворошилова от 20 апреля 1942 г. Сталинградский дивизионный район противовоздушной обороны был преобразован в Сталинградский корпусной район противовоздушной обороны (СКР

ПВО). В ходе ожесточенных боев в междуречье Волги и Дона войска корпуса вели активные боевые действия. Накануне Сталинградской битвы в состав СКР ПВО входили 76 частей и подразделений с численностью личного состава 33 468 человек.

В соответствии с постановлением ГКО СССР от 25 марта 1942 г. 100 тыс. девушек-комсомолок направлялись в части противовоздушной обороны для замещения должностей телефонистов, радистов, разведчиков — наблюдателей за воздухом и зенитной артиллерии, а также других «мужских» военных должностей.

Так, в мае 1942 г. в состав корпусного ПВО прибыли 3116 девушек в возрасте от 19 до 25 лет. Требовалось в кратчайший срок обучить и натренировать их на несение боевого дежурства в частях корпусного ПВО и в отдельных батальонах воздушного наблюдения, оповещения и связи. Девушки-комсомолки были призваны из различных городов Советского Союза. Московский институт инженеров транспорта имени И. В. Сталина (МИИТ) в 1941 г. был эвакуирован в Новосибирск. Именно оттуда 26 девушек-комсомолок, студенток 1—4 курсов МИИТа ушли добровольцами в Красную армию и были отправлены на Сталинградский фронт. Приказом от 8 июня 1942 г. они все были зачислены в 19-й ОБ ВНОС.

Из донесения начальнику политотдела 4-й дивизии ПВО. Донесение 19-го ОБ ВНОС 18—23 июня 1942 г.: *«7. Прием нового пополнения. Девушки-комсомолки находятся в д. Шарово Лозано-Алексеевского района. С 11 по 14 июня совершен марш в 102 км. Прошел организованно. Отстающих не было. С 15-го занятия строго по программе, желание усвоить специальности ВНОС у всех большое...».*

В подразделениях 19-го ОБ ВНОС ежедневно по десять часов в дневное и по два часа в ночное время проводились занятия по боевой и политической подготовке.

Бойцы ВНОС должны были знать на «отлично»:

- 1) задачи службы ВНОС;
- 2) назначение, состав, имущество наблюдательного поста и элементы боевого порядка;
- 3) оборудование ВНОС;
- 4) материальную часть винтовки;

5) средства связи ВНОС и порядок использования донесений типа «ВОЗДУХ».

Также на «отлично» уметь:

6) обнаруживать, опознавать, определять курс, высоту тип и количество вражеской авиации;

7) отличать силуэты самолетов СССР, Англии и США, состоящих на вооружении Красной армии;

8) описать все характерные особенности устройства любого самолета, определять тип самолета по любой части (хвостовому оперению, форме фюзеляжа, плоскости, моторной группе);

9) начертить по памяти форму силуэта самолетов Германии, Италии и Румынии;

10) выполнять упражнение № 1 из винтовки, оберегать винтовку;

11) начертить цепь токопроводения;

12) правильно включать телефонные аппараты УНА-И и УНА-Ф, МБ «Красная заря» в однопроводную и двухпроводную цепь;

13) выполнять требования дисциплинарного, строевого, а также внутренней службы уставов.

Девушки-новобранцы успешно прошли подготовку, при проверке абсолютное большинство получили оценки «хорошо» и «отлично».

Из донесения политруку 19-го ОБ ВНОС: *«За время подготовки новобранцев было выпущено 20 боевых листков, и особо была отмечена лучший редактор девушка-комсомолка Лариса Кнороз (студентка I курса группы II факультета инженеров путей сообщения), которая сумела нацелить личный состав взвода на устранение недостатков в обучении».*

Из отчета о боевой деятельности 19-го ОБ ВНОС за годы Отечественной войны 1941—1945 гг.: *«В июне 1942 г. на пополнение батальон получил девушек. Женского обмундирования к этому времени не было, подвезти по железной дороге составляло большие трудности, так как в первую очередь перевозились боеприпасы. Поэтому 1,5 месяца девушки находились в части в своих платьях. Совершили переход с Купянска до ст. Балашиов в своей обуви. Только потом в Сталинграде девушки-бойцы были обмундированы».*

Бойцы 19-го ОБ ВНОС прошли весь путь со своим батальоном с 1941 по 1945 гг. Важно отметить, что благодаря умелым действиям командира 19-го ОБ ВНОС П. Ф. Фориса личный состав батальона

понес на Сталинградской дислокации минимальные потери. В приказах этого периода отдельными пунктами выделены порядки размещения девушек-бойцов в крытых вагонах, обеспечение их санитарными принадлежностями и горячим питанием на наблюдательных постах. О внимательном отношении командира батальона к девушкам говорят документы, найденные в архивах: 28 ноября 1942 г. на имя командира 19-го ОБ ВНОС пришло письмо от Н. А. Бугрова, отца одной из лучших радистов батальона, студентки 2 курса эксплуатационного факультета Лидии Бугровой. Отец справлялся о местонахождении дочери и был обеспокоен ее двухмесячным молчанием. В документах политрука И. Е. Барбарука сделана пометка: *«Сообщить отцу о нахождении бойца и копии ответа [направить] в г. Сердобск в/ч 781 о том, что боец Бугрова Лида выполняет боевую задачу, здорова и ей сделано внушение со стороны политрука Барабарука о необходимости писать письма отцу»*.

Несмотря на напряженную ситуацию, бойцы получали новые знания, а в батальоне регулярно проводились учебные сборы.

Приказ по 19-му ОБ ВНОС от 31 декабря 1942 г. № 372:

*«Сего числа сборы радистов-бойцов девушек-комсомолок считать оконченными. Двухмесячная программа подготовки радистов выполнена»*.

*Лучшие образцы учебы по усвоению программы показали бойцы:*

1. Лаврова З. А. (премия 100 руб.);
2. Иванова А. Г. (премия 100 руб.);
3. Уткина В. И. (премия 100 руб.);
4. Метлина Н. Е. (премия 50 р.).

*Руководил курсом лейтенант Васюра Е. В.»*

В феврале 1943 г. бойцам 19-го ОБ ВНОС Маргарите Захаровой, Галине Жуган и Татьяне Соболевой была вынесена благодарность за отличное несение боевого дежурства, отличные и хорошие результаты в боевой и политической подготовке.

Студентки МИИТа в ноябре 1942 г. получили отличные характеристики командира 2-й роты 19-го ОБ ВНОС лейтенанта Бидермана.

Из донесения:

*«Ефрейтор Назарова Лариса (3 курс инженерно-экономического факультета МИИТа): аккуратный, исполнительный боец. Хорошо справляется с работой старшей телефонистки»*.

*Младший сержант Жуган Галина: исключительно дисциплинированный, аккуратный боец. Отлично несет боевую службу по посту.*

*Ефрейтор Соболева Татьяна: энергичный, дисциплинированный боец. Отлично несет боевую службу».*

Студентка факультета путей сообщения МИИТа Валентина Уткина была одной из лучших радисток батальона. В 1944 г. старший сержант Уткина была отозвана в распоряжение штаба дивизии ПВО, дислоцированной в Варшаве.

Начальниками наблюдательных постов стали студентки МИИТ:

— 1 курса путейского факультета Надежда Кузнецова;

— 4 курса инженерно-экономического факультета Маргарита Захарова;

— 1 курса факультета путей сообщения Валентина Уткина;

— 2 курса строительного факультета Валентина Элеменкина;

— 1 курса тоннельного факультета Елена Лебедева.

Студентки 2 и 3 курсов экономического факультета МИИТа Татьяна Соболева и Раиса Вярвельская были назначены комсоргами рот.

Все студентки МИИТа — бойцы 19-го ОБ ВНОС получили звания ефрейторов, младших сержантов, сержантов. Все до одной были представлены к медалям «За оборону Сталинграда», Александра Дерюгина, Валентина Элеменкина, Софья Мамонтова, Татьяна Соболева и Надежда Кузнецова — к медалям «За боевые заслуги».

Студентка 2 курса эксплуатационного факультета Лариса Панисова погибла в 1945 г.

Участником Сталинградской битвы был монтер из радиоузла МИИТа А. В. Авдеев. Погиб на фронте в 1942 г.

В Сталинграде была одержана не только величайшая военная, но и огромная морально-нравственная победа. Это победа патриотизма, любви к своей Родине, к своему Отечеству. Сталинград навсегда останется символом мужества и непобедимости.

### **Список источников и литературы**

---

1. Будкевич, В. И. Из истории летной школы ОСОАВИАХИМ // Становление и развитие гражданской авиации в России (1910—1940-е гг.). Международная конференция, посвященная 125-летию И. И. Сикорского и 100-летию первого перелета самолета «Илья Муромец» с пассажи-

- рами по маршруту Петербург — Киев: сборник научных трудов / В. И. Будкевич. — 2014. — 211 с.
2. Будкевич, В. И. Ульяновская летняя школа: ее история и герои // Патриотизм, история, современность, образ будущего. Международная научно-практическая конференция, посвященная 70-летию Победы в Великой Отечественной войне: сборник научных трудов: в 2 частях / В. И. Будкевич ; под редакцией Т. В. Петуховой. — 2015. — 313 с.
  3. Время — события — люди. Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта — Дальневосточный университет путей сообщения (1937—2012) : монография / под редакцией С. В. Бобышева и М. А. Ковальчука. — Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2012. — 263 с.
  4. Енова, Л. Е. Памяти студенток МИИТ — бойцов 19 отдельного батальона ВНОС посвящается / Л. Е. Енова, Е. Б. Куликова // Архив Музея РУТ (МИИТ).
  5. Железный путь Победы. Приволжская железная дорога. — Саратов, 2020.
  6. Каберник, Л. И. Страницы нашей истории: Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. / Л. И. Каберник [Электронный ресурс]. URL: <https://dvgups.ru/images/main/files/75%20let%20VOV/Каберник%20Л.И.%20Память%20о%20Великой%20Победе.pdf>.
  7. Копейкин, И. В. Дорога памяти / И. В. Копейкин [Электронный ресурс]. URL: <https://1418museum.ru/heroes/29184109> (дата обращения: 3 декабря 2022 г.).
  8. Осипов, А. Г. Неизвестные страницы истории НИВИТА: Иван Дмитриевич Полянский — на пути к подвигу / А. Г. Осипов [и др.] // Вестник СГУПС: гуманитарные исследования. Электронная библиотека. Киберленинка. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/neizvestnye-stranitsy-istorii-nivita-ivan-dmitrievich-polyanskiy-na-puti-k-podvigu> (дата обращения: 3 декабря 2022 г.).
  9. Павенков, В. Г. Подготовка кадров российского флота и основные вехи истории Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций / В. Г. Павенков // Журнал университета водных коммуникаций. — 2009. — № 3.
  10. «Паровозницы»-героини. Каждый день они выигрывали собственные сражения // Литературная газета. URL: <https://lgz.ru/article/-42-6856-19-10-2022/-parovoznitsy-geroini/> (дата обращения: 3 декабря 2022 г.).
  11. Путь ее славы. Елена Чухнюк: женщина труда и подвиг // Литературная газета. URL: <https://lgz.ru/article/11-6776-17-03-2021/put-eye-slavy> (дата обращения: 3 декабря 2022 г.).

12. Раздел История // Официальный сайт РГУПС. URL: <https://rgups.ru/university/istoriia-universiteta-rukovodi-131/> (дата обращения: 3 декабря 2022 г.).
13. Скрынник, А. М. Система учебных заведений по подготовке кадров плавсостава для судов речного, озерного флота и судов типа «река-море» в Российской империи и СССР: краткий историко-правовой аспект / А. М. Скрынник // *Океанский менеджмент*. — 2020. — № 4.
14. Танцеева, А. В. Миитовцы в годы Великой Отечественной войны по материалам газеты «Инженер транспорта» / А. В. Танцеева, С. А. Борцова // 80 лет со дня начала Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.)» (Грозный, 2021). Всероссийская научно-практическая конференция. 26 мая 2021 г., г. Грозный: Материалы / ответственный редактор М. Р. Нахаев. — Грозный : ФГБОУ ВО «Чеченский государственный университет», 2021. — 347 с.
15. Черевко, А. В. Создание на территории Ульяновского края летной школы ОСОАВИАХИМа в 1927 г. / А. В. Черевко // *Вопросы национальных и федеративных отношений*. — 2022. — Том 12. — № 5.
16. Ямщиков, А. В. Герои Отечества / А. В. Ямщиков [Электронный ресурс]. URL: <http://героипфо.рф/?id=2996> (дата обращения: 3 декабря 2022 г.).

# Оглавление

---

<i>Введение</i> .....	7
<b>Глава 1. Место Сталинградской битвы в боевых операциях Великой Отечественной войны</b> .....	8
1.1. Германские планы на военную кампанию 1942 года .....	8
1.2. Ход битвы (основные события и этапы).....	9
1.3. Итоги Сталинградской битвы.....	18
<i>Список источников и литературы</i> .....	19
<b>Глава 2. Роль транспорта в подготовке и проведении Сталинградской битвы</b> .....	21
2.1. Железнодорожный транспорт в Сталинградской битве.....	21
2.2. Роль речного транспорта в Сталинградской битве.....	34
2.3. И на волах, и на аэросанях... ..	47
2.4. Воздушный флот в битве под Сталинградом.....	55
<i>Список источников и литературы</i> .....	60
<b>Глава 3. Роль транспортных учебных заведений в Сталинградской битве</b> .....	63
3.1. Вузы речного и воздушного транспорта.....	63
3.2. Вклад вузов железнодорожного транспорта в достижение победы в Сталинградской битве .....	73
3.3. Участие сотрудников и студентов Российского университета транспорта (Московский институт инженеров транспорта (МИИТ)) в разгроме врага в Сталинградской битве .....	78
<i>Список источников и литературы</i> .....	85

**Издание подготовлено при участии:**

Министерства транспорта Российской Федерации,  
Российского университета транспорта,  
Государственного университета морского и речного  
флота имени адмирала С. О. Макарова,  
Дальневосточного государственного университета  
путей сообщения,  
Волжского государственного университета  
водного транспорта,  
Иркутского государственного университета  
путей сообщения,  
Московского государственного технического  
университета гражданской авиации,  
Омского государственного университета путей сообщения,  
Ростовского государственного университета  
путей сообщения,  
Самарского государственного университета  
путей сообщения,  
Сибирского государственного университета  
водного транспорта,  
Сибирского государственного университета  
путей сообщения,  
Ульяновского института гражданской авиации  
имени Главного маршала авиации Б. П. Бугаева

УДК 93/94:355

ББК 63.3(2)622:68.35(2)

К 11

**К 80-летию Сталинградской битвы: вклад отечественного транспорта в Победу над врагом** : учебно-методическое издание. — Москва : Российский университет транспорта (МИИТ), 2023. — 85 с.

Издание включает лекционные и справочные материалы, посвященные Сталинградской битве и роли основных видов транспорта общего пользования в разгроме немецко-фашистских войск. Книга содержит иллюстрации и список источников и литературы для самостоятельного изучения.

Подготовлено при участии: Министерства транспорта Российской Федерации, Российского университета транспорта, Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, Дальневосточного государственного университета путей сообщения, Волжского государственного университета водного транспорта, Иркутского государственного университета путей сообщения, Московского государственного технического университета гражданской авиации, Омского государственного университета путей сообщения, Ростовского государственного университета путей сообщения, Самарского государственного университета путей сообщения, Сибирского государственного университета водного транспорта, Сибирского государственного университета путей сообщения, Ульяновского института гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б. П. Бугаева.

© Российский университет транспорта (МИИТ), 2023

---

Изд. заказ 5  
Усл.-печ. л. 5,4

Подписано в печать 02.02.2023  
Уч.-изд. л. 4,1

Тираж 100 экз.  
Формат 60×90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>

---

Типография Юридического института РУТ (МИИТ)  
127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.