

К 80-ЛЕТИЮ РАЗГРОМА СОВЕТСКИМИ ВОЙСКАМИ НЕМЕЦКО-ФАШИСТСКИХ ВОЙСК В СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЕ

СЛАЙД 1

I. МЕСТО СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЫ В БОЕВЫХ ОПЕРАЦИЯХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

СЛАЙД 2

В 2023 году наша страна отмечает 80 лет 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 войск под Сталинградом для достижения победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов, 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 Великая 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. 2 февраля отмечается День воинской славы России – День разгрома советскими войсками немецко-фашистских войск в Сталинградской битве (1943), в соответствии с Федеральным законом № 32–ФЗ от 13 марта 1995 г. «О днях воинской славы и памятных датах России».

СЛАЙД 3

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 фашистской 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»¹. Замысел нового наступления вермахта был изложен в директиве № 41 от 5 апреля 1942 г., 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

¹ Мельтюхов М.И. Сталинградская битва – переломный момент Второй мировой войны. URL: <https://stalingrad.rusarchives.ru/predislovie> (дата обращения: 01.12.2022).

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

В соответствии с директивой главного командования вермахта № 45 от 23 июля 1942 года 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. В состав группы армий «Б» (командующий – генерал-полковник, а с 1 февраля 1943 года – генерал-фельдмаршал М. Вейхс) входили: немецкие 4-я танковая, 2-я и 6-я армии, 8-я итальянская и 2-я венгерская армии, она двинулась на Сталинград. Из состава войск группы армий «Б» для захвата Сталинграда была выделена 6-я армия (командующий – генерал-полковник Ф. Паулюс (с 30 января 1943 г. генерал-фельдмаршал)).

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.

СЛАЙД 4

Общее руководство и координацию действий фронтов под Сталинградом по поручению Ставки ВГК с 17 июля 1942 года по 2 февраля 1943 года осуществляли заместитель Верховного Главнокомандующего генерал армии Г.К. Жуков (с 18 января 1943 г. Маршал Советского Союза) и начальник Генерального штаба генерал-полковник А.М. Василевский (с 16 февраля 1943 г. Маршал Советского Союза).

Ход битвы (основные события и этапы)

Летом 1942 года началась невиданная в мировой истории по продолжительности и ожесточенности боев, по количеству учувствовавших людей и боевой техники, по размаху и напряжению битва на подступах к Дону и Волге – Сталинградская битва. Она развернулась на огромной территории в 100 тысяч кв. километров, на отдельных этапах с обеих сторон в ней одновременно участвовало свыше 2 млн человек². 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 года, целью которого была оборона города Сталинграда, и наступательный, начавшийся 19 ноября 1942 года и завершившийся 2 февраля 1943 года разгромом группировки немецко-фашистских войск.

СЛАЙД 5

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

² Сталинградская битва – военная слава России [Текст]: методические подсказки / МАУК «Мелеузовская ЦБС» методико-библиографический отдел; сост. Р.Р. Чельшева. Мелеуз, 2020. С. 5.

отрядами немецких войск группы армий «Б». В ходе ожесточенных боев, противнику пришлось развернуть пять дивизий из четырнадцати 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 рубежи³.

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 жестокие меры за нарушение порядка в войсках, требовал от Красной армии усилить 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 оттеснили 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.

СЛАЙД 6

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 двух тысяч 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 метров, и 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 тысяч человек, в основном,

³ Сталинградская область в Великую Отечественную войну: подвиг народа в цифрах статистики. Статистический сборник / Терр. орган Фед. службы гос. статистики по Волгоград. обл. Волгоград: Волгоградстат, 2020. С. 22.

мирных жителей⁴. С 28 августа по 14 сентября 1942 г. на Сталинград было сброшено 50 тысяч бомб весом от 50 до 1000 килограммов. На каждый квадратный километр Сталинградской земли приходилось до 5 тысяч бомб и осколков крупного калибра. Ни один город в мире не выдерживал такого огненного шквала⁵.

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 коммуникацию. 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 противника⁶.

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.

СЛАЙД 7

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 – господствующая высота (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 стрелковых 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 года 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 берега⁷.

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 бригад⁸.

⁴ Горели даже камни. Самая страшная бомбардировка Великой Отечественной войны // Сайт РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20170823/1500789141.html> (дата обращения: 01.12.2022).

⁵ Сталинградская битва – военная слава России... С. 7.

⁶ Сталинградская битва // Официальный сайт Министерства обороны Российской Федерации. URL: <https://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/history/more.htm?id=11333818%40cmsArticle> (дата обращения: 02.12.2022).

⁷ Сталинградская битва – военная слава России... С. 8.

⁸ 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: 02.12.2022).

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.

СЛАЙД 8

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.)⁹. 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 года Красная армия под Сталинградом пошла в атаку, и эпопея дома Павлова была победно окончена.

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»¹⁰. Нанайский охотник Максим Пассар 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.

СЛАЙД 9

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 2 месяцев в условиях повышенной секретности под Сталинградом была создана ударная группировка. Предполагалось контрнаступление войск трех фронтов – Юго-Западного (генерал-лейтенант Н.Ф. Ватугин), Сталинградского (генерал-полковник А.И. Еременко) и Донского (генерал-лейтенант К.К. Рокоссовский) – с целью окружения и уничтожения вражеской группировки войск в районе города Сталинграда.

⁹ Священные цифры Сталинграда // Портал История РФ. URL: <https://histrf.ru/read/articles/sviashchiennyie-tsifry-stalinhgrada> (дата обращения: 11.12.2022).

¹⁰ Там же.

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 началось 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»*¹¹.

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 взяли 23 ноября в кольцо окружения 22 дивизии и 160 отдельных частей неприятеля общей численностью 284 тыс. человек¹². 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 км¹³. 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.

СЛАЙД 10

Ликвидация группировки врага, окруженного в Сталинграде

4 января 1943 года 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., численность войск Донского фронта составляла 212 тыс. 24 января Паулюс докладывал своему верховному командованию: *«Поражение неизбежно. Чтобы спасти еще оставшихся в живых, армия просит немедленного разрешения капитулировать»*¹⁴. Последовал отказ. Но это был отказ уже обреченным. Враг упорно сопротивлялся,

¹¹ История России: учеб. пособие. В 3 ч. Ч. 3. В 2 кн. Кн. 3./ М.Ю. Мягков, О.Г. Обичкин. Двадцатый век: 1914–1991 гг. / под общ. ред. В.И. Уколовой; 2-е изд. М.: МГИМО-Университет, 2012. С. 328.

¹² Мельтюхов М.И. Сталинградская битва – переломный момент Второй мировой войны. URL: <https://stalingrad.rusarchives.ru/predislovie> (дата обращения: 01.12.2022).

¹³ Аптрейкин С. Сталинградская битва // Официальный сайт Министерства обороны Российской Федерации. <https://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/history/more.htm?id=11333818%40cmsArticle> (дата обращения: 01.12.2022).

¹⁴ История России... С. 330.

но советские войска 26 января 1943 г. рассекли группировку противника на две части – южную группу (остатки девяти дивизий) во главе с Паулюсом и северную группу (остатки двенадцати дивизий) в районе заводов «Тракторного» и «Баррикады» Сталинграда¹⁵. 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, разгромлены 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 национальный траур. Потери Красной Армии составили около 1 млн 130 тыс. человек (из которых около 480 тыс. безвозвратные)¹⁶.

СЛАЙД 11

За мужество и героизм, проявленные в ходе битвы за Сталинград, 125 человек удостоены звания Героя Советского Союза. Медалью «За оборону Сталинграда» награждены более 700 тысяч участников битвы. За боевые отличия в ходе Сталинградской битвы 44 соединениям и частям были присвоены почетные наименования, 55 – награждены орденами, 183 – преобразованы в гвардейские¹⁷. В 1965 г. Сталинграду было присвоено почетное звание «Город-герой».

СЛАЙД 12

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.

¹⁵ Аптрейкин С. Указ. соч.

¹⁶ Аптрейкин С. Указ. соч.

¹⁷ Сталинградская битва. URL: <https://www.may9.ru/history/articles/stalingradskya-bitva/> (дата обращения: 03.12.2022).

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

6. В мире по достоинству оценили подвиг защитников Сталинграда. На Тегеранской конференции премьер-министр Великобритании У. Черчилль вручил Сталину дарственный меч, на клинке которого на русском и английском языках была выгравирована надпись: *«Гражданам Сталинграда, крепким как сталь, – от короля Георга VI в знак глубокого восхищения британского народа»*. Президент США Ф. Рузвельт прислал жителям Сталинграда грамоту следующего содержания: *«От имени народа Соединенных Штатов Америки я вручаю эту грамоту городу Сталинграду, чтобы отметить наше восхищение его доблестными защитниками, храбрость, сила духа и самоотверженность которых во время осады с 13 сентября 1942 года по 31 января 1943 года будут вечно вдохновлять сердца всех свободных людей. Их славная победа остановила волну нашествия и стала поворотным пунктом войны Союзных Наций против сил агрессии»*¹⁸.

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

8. Итоги Сталинградской битвы привели не только к Ялтинской конференции, но и к Конференции по безопасности и сотрудничеству в Европе в Хельсинки в 1975 году. Мир и стабильность в послевоенной Европе были достигнуты после признания в первую очередь абсолютной недопустимости реставрации нацистской и фашистской идеологии¹⁹.

СЛАЙД 13

II. РОЛЬ ТРАНСПОРТА В ПОДГОТОВКЕ И ПРОВЕДЕНИИ СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЫ

СЛАЙД 14

Роль железнодорожного транспорта в Сталинградской битве

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 Дона». 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 ежедневно переправлялось на левый берег Волги около 600 вагонов.

В середине июля 1942 г. превосходящим силам противника удалось в значительной мере заблокировать 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, и 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

¹⁸ Портал История РФ. URL: <https://histrf.ru/read/articles/kliuch-k-pierielomnoi-bitvie-kak-shla-opieratsiia-uran> (дата обращения: 03.12.2022).

¹⁹ Память о победе в Сталинграде как спасение совести в современном мире // Сайт РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20170221/1488524302.html?in=t> (дата обращения: 03.12.2022).

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 фронтовая 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, Сурувикино, 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 Верховного Главнокомандования 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 Свияжск – 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. Пропускная 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. 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. самолето-вылетов 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. 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.

СЛАЙД 15

Волжская рокада

Уже 13 октября 1941 года Государственным комитетом обороны (ГКО) было принято решение о строительстве двух новых оборонительных рубежей – в большой излучине Дона – Чирско-Цимлянского и Сталинградского (по линии Клетская – Суровикино – Верхнекурмоярская). Для строительства укреплений под Сталинград из-под Харькова перебрасывалось 5-е управление оборонительных работ, которое с началом строительства укреплений под Сталинградом было переформировано в 5-ю саперную армию. К концу года на строительстве укреплений под Сталинградом уже работали 88 тысяч бойцов саперной армии и около 107 тысяч жителей города и области.

Еще одно важное для обеспечения безопасности страны решение было принято в январе 1942 года, в разгар общего контрнаступления советских войск. Этому решению предшествовал тот факт, что осенью 1941 года было прервано железнодорожное сообщение по линии Москва – Курск – Харьков – Ростов-на-Дону. Эта железнодорожная магистраль играла 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 года 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 года прокладка новой железнодорожной ветки была поручена Управлению строительства Волжлага Главного управления лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) НКВД СССР. Начальником строительства стал генерал-майор Федор Алексеевич Гвоздевский, 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 Гвоздевский обратился к варианту

строительства дороги по долине реки Иловли. Изыскательные экспедиции на данном маршруте предполагаемого строительства прошли в феврале–марте 1942 года.

Окончательный проект Волжской рокады был утвержден ГКО 17 марта 1942 года, 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, а также по территории бывшей национальной автономии поволжских немцев, ликвидированной с началом Великой Отечественной войны. То, что местность была населенной, играло большое значение, так как впоследствии на строительство 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. При этом опустевшие села и пустующие дома поволжских немцев планировалось использовать для размещения самих строителей, что также имело большое значение для всей стройки. Строительство новой дороги сразу же столкнулось с серьезными трудностями. Первая была климатической – весна 1942 года выдалась достаточно 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 посевных кампаний. 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 году активного строительства БАМа. По приказу ГКО 180-километровую ветку, которую уже успели возвести на линии Бам – Тынды, 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 наступающих 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.

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. На месте проведения работ быстро организовали два исправительно трудовых лагеря (ИТЛ): Саратовский, расположившийся в селе Умет, и Сталинградский, расположившийся в селе Ольховка. С 11 сентября 1942 года оба лагеря объединили в Приволжский ИТЛ строгого режима, просуществовавший до декабря 1944 года.

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. Начиная с 22 июля 1942 года, немцы стали 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. Теперь тяжелая артиллерия немцев могла обстреливать район станции Иловля.

Волжская рокада была принята в эксплуатацию 1 ноября 1942 года. До рабочего состояния почти тысячекилометровая магистраль была доведена через 6 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 стал беспрецедентным результатом в создании железных дорог своего времени. Ведь только для сооружения участка от Иловли до Петрова Вала потребовалось переместить свыше двух миллионов кубометров грунта, построить десятки мостов и водопропускных труб, уложить свыше 150 километров главных и станционных путей.

Летом 1942 года, 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 тысяч вагонов с заводским оборудованием, ранеными и беженцами – около 400 тысяч человек, в том числе были эвакуированы на Урал 25 тысяч 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 тысяч вагонов хлеба.

Навстречу им по этой же дороге к передовой перебрасывались резервы. По директиве Ставки Верховного Главнокомандования 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. Благодаря применению кольцевой схемы движения Поворино – Арчеда – Иловля – Петров Вал – Камышин – Балашов – Поворино пропускная способность рокады возросла с 16 до 22 поездов в сутки.

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 локомотив 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. По распоряжению С.И. 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. 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 1942 г. по 1 января 1943 г. железнодорожники доставили героическим защитникам Сталинграда 3269 оперативных эшелонов, 1056 эшелонов со снабженческими грузами – всего 202 377 вагонов, из них 120 618 вагонов в октябре – декабре 1942 г.

СЛАЙД 16

Железнодорожники – Герои Сталинградской битвы

Олейников Никита Иванович (28.05.1904 – 01.02.1976) – дежурный по станции Липки Сталинградской железной дороги. Родился в будке путевого обходчика вблизи станции Липки на территории современной Волгоградской области. Русский. Начал трудиться с пятнадцати лет ремонтным рабочим на родной станции Липки в Арчединской дистанции пути, что на линии Иловля – Поворино Юго-Восточной железной дороги. С 1931 года работал стрелочником, а в 1937 году, по окончании курсов, переведен дежурным по станции Липки Сталинградской железной дороги.

Летом 1942 года 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 года «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 медали «Серп и Молот».

СЛАЙД 17

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

Родился 21 ноября 1902 года на станции Черкашино Царицынского уезда Саратовской губернии, ныне Волгоградской области, в семье рабочего. Русский. 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 года – заместителем начальника Сталинградского отделения движения.

В 1942 г. был назначен начальником крупной на Сталинградской дороге станции Сарепта, являвшейся 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 года значительная часть коллектива была эвакуирована за Волгу. В Сарепте осталось минимально необходимое количество людей. Во главе их стоял Сурков. Почти шесть месяцев Сарепта 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 тонн нефти, кораблям Волжской военной флотилии доставили 2000 тон топлива. Отправили в тыл, за Волгу более 190 вагонов ценного оборудования. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 года «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».

СЛАЙД 18

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 па Волге, Оке, канале Москва – Волга, Северной Двине, Мариинской системе, Дону и Кубани. Особо важное значение для снабжения армии и народного хозяйства имела 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 нему совершались перевозки для обеспечения строительства крупных оборонительных сооружений. В июле 1942 г. из Ростова-на-Дону в район Трехостровская, 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. 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, обстрелянный 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, 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 года 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 эвакуантами. Это осложняло работу строителей, но иного выхода не было: Сталинградский узел забит. 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 года первую ее очередь с паромной переправой и ледоколом приняли в эксплуатацию.

К этому времени выполнили 1190 тысяч кубометров земляных работ, уложили 190 километров 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 года ГКО предписал Наркомату речного флота принять с железных дорог на Волжскую магистраль 6 тыс. вагонов воинских и 3550 вагонов народно-хозяйственных грузов для доставки в Сталинград. В этих условиях большая нагрузка легла на речные порты. Пришлось в кратчайшие сроки с помощью воинских подразделений построить дополнительно 9 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 4 временных причала, в том числе для тяжелой техники и грузов. Благодаря принятым организационно-техническим мерам речники вывезли из Астрахани в мае 1942 года 1352 тыс. т, а в июне – 1318 тыс. т нефти и нефтепродуктов, тем самым доставив 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 ежедневно 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, 51, 57-й армий работали круглосуточно, а переправы 62-й армии – только ночью.

Свыше полтысячи рейсов через Волгу под разрывами снарядов и мин, атаками вражеских самолетов, в ледяную шугу сделал буксир «Абхазец» под командованием капитана А.Н. Хлынина на центральной переправе в Сталинграде. 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. На Дону летом 1942 г. 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 пристани Камышин на левый берег ежедневно переправлялось до 3 тыс. раненых бойцов. На перевозках были заняты пассажирские суда: пароход «Гончаров», «Память Шмелева», «В. Хользунов», «Гражданка», «Бриллиант», теплоход «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 года 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 судоходные 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 ТУ пути К. С. Емельяновым и Саратовского ТУ 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 Зосима Алексеевич 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 парохода «Крестьянин», «Буденный», «Армения» и другие. За навигацию 1942 года зенитчики транспортных судов сбили 20 самолетов врага.

23 августа 1942 года 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» и пароход «Надежный» и четыре воинских парома «СП - 19». Дополнительно были оборудованы еще три причала в центральной части города и один в Бекетовке. Работали речники 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 л.с. 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, двенадцатилетняя 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 трехсот детей. А.М. Назаров не только руководил операцией, но и выполнял обязанности рулевого на «Ласточке». За время Сталинградской битвы пароход «Ласточка» переправил в город 18 тыс. бойцов и офицеров и эвакуировала 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 года 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.

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. были сформированы I и III бригады речных кораблей ВВФ 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 армии. В связи с ледоставом на Волге и отводом большей части артиллерийских кораблей на зимнее базирование в Астрахань и Гурьев, возможности 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, пять из них Волжская флотилия потеряла в ходе битвы, многие имели предельно изношенные механизмы. Сталинградскую группу кораблей с 1 ноября 1942 года 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.

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».

Вклад речников в оборону Сталинграда был огромный, точно так же как и потери. Всего в боях 1942–1943 годов на Волге погибло 10 тысяч речников-волгарей и моряков Волжской военной флотилии, были уничтожены 389 речных судов и 12 кораблей. В мае 1944 года флотилия была расформирована, флот стал работать на перевозке грузов. Военные суда вошли в состав Днепровской военной флотилии и дошли до Берлина.

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, имевшему 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, т. к. мины были многоимпульсными. И лишь при последнем тралении фарватера раздался взрыв. Оба бакенщика погибли.

СЛАЙД 19

Роль автомобильного и гужевого транспорта в Сталинградской битве

Для усиления руководства дорожными и автомобильными частями Постановлением Государственного Комитета обороны СССР от 8 мая 1942 года 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 ежедневно 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 года было переправлено более 160 тыс. солдат, 630 танков и самоходных установок, 950 артиллерийских орудий и 14 тыс. автомобилей.

Огромную работу автомобильный транспорт выполнил в период оборонительных сражений на Сталинградском фронте. С конца августа по октябрь 1942 года 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 года 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 Верховного Главнокомандования, который в период сосредоточения сил для перехода в наступление (с 1 по 20 ноября) доставил в район Сталинграда порядка 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 паромах 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, а вторая – от переправы до района выгрузки. Войска и грузы при этом перевозились на паромах 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 воздушным и гужевым транспортом. Использовались верблюжьи 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. Протяженность ФВАД в среднем составляла 350–400 км, АВАД – 120–150 км. Кроме того, были подготовлены и содержались три ВАД 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., а на отдельных участках до 7 тыс. автомобилей в сутки. Из-за больших выбоин на дорогах скорости движения автомобилей даже в сухое время не превышали 30–35 км/час.

В войсках велась поистине 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 года 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».

Несмотря на высокую степень моторизации войск, 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 и боевое слаживание вновь формируемых аэросанных батальонов. Суровая, а главное – снежная зима 1942–1943 годов, как ни удивительно, стала причиной того, что при разгроме окруженной группировки гитлеровцев под Сталинград были переброшены и аэросанные части. На 1 января 1943 года 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 называли «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.

8 мая 2010 года в Ахтубинске (Астраханская область) открыли памятник «Мы победили». Монумент 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.

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

2 сентября 2015 года, в Москве, рядом с вестибюлем станции метро «Тропарёво» был открыт памятник героям-автомобилистам авторства Александра Рукавишникова.

СЛАЙД 20

Роль воздушного транспорта в Сталинградской битве

В ноябре 1941 года Курсы высшей летной подготовки 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, борт-механики И. Мигаль, Н. Плеханов.

С начала Великой Отечественной войны в Ульяновске планировалось построить один самолетостроительный и три авиагнетных 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 года заводе № 280 (впоследствии Ульяновский приборостроительный завод). За военный период Курсы высшей летной подготовки подготовили для ГВФ и 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 года 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. Шарыкин), Киевская авиагруппа ГВФ (командир Ш.Л. Чанкотадзе) и 13-я авиагруппа ГВФ (командир В.М. Трутнев). Экипажи авиагруппы обеспечивали связь между Ставкой Верховного Главнокомандования 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 ГВФ. Командиром 1-ой 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-ой АТД ГВФ (в будущем 10-ая гв 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 тонн.

Высочайшее мастерство и мужество проявили в то суровое время пилоты Павел Михайлович Михайлов, П.Т. Кашуба, Б.А. Лахтин, Петр Федорович Еромасов, Григорий

Алексеевич Таран (впоследствии все они стали Героями Советского Союза) и А.И. Семенков.

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 года 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 – 13600 человек, эвакуировано 12124 раненых.

Маршал Советского Союза В.И. Чуйков, командующий 62 армией в ходе Сталинградской оборонительной операции, в своей книге «Начало пути» подчеркнул: «Наши сердца наполнялись гордостью, когда мы наблюдали за пароходами и катерами Волжской флотилии, которые сквозь льды пробивались к армейским причалам, или за самолетами По-2, которые, снижаясь до 10–15 метров над узкой полосой ледяного берега, сбрасывали грузы, рискуя врезаться в крутые берега реки».

В приказе по 8-й воздушной армии от 17 декабря 1942 года 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.

СЛАЙД 21

Летчики гражданской авиации – Герои Сталинградской битвы

Семенков Алексей Иванович (1915–2000) – советский военный деятель, генерал-лейтенант ВВС СССР, участник Великой Отечественной войны, Герой Российской Федерации (1998). Начал учебу в авиационной школе Гражданского воздушного флота СССР в Тамбове, окончил ее в 1936 году. Остался работать в школе летчиком-инструктором. В 1938 году стал командиром корабля (Московское управление ГВФ СССР), был в составе экипажей санитарных и пассажирских самолетов. В РККА с 1941 года, участник Великой Отечественной войны с июня. Вошел в состав Московской группы особого назначения Гражданского воздушного флота. В 1942 г. 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. Семенкову было поручено в ночь на 9 мая 1945 года доставить в Москву советский экземпляр Акта о безоговорочной капитуляции Германии.

Михайлов Павел Михайлович (1917–2005) – советский летчик гражданской авиации, участник Великой Отечественной войны. Герой Советского Союза (29.06.1945). Майор. Родился 13 января 1917 года в деревне Гришково Смоленской губернии (ныне Холм-Жирковский район Смоленской области). В 1938 году поступил, а в 1940 году окончил Тамбовское училище летчиков Гражданского воздушного флота (ГВФ). С 1940 года работал пилотом-инструктором учебной эскадрильи Московского управления ГВФ в городе Орел. Прошел переобучение на Ли-2 в летном центре в Новосибирске в 1942 году. Призван в Красную Армию в 1942 году в звании старшины. Воевал в составе авиационной группы особого назначения 1-й авиационной транспортной дивизии Гражданского Воздушного Флота (с ноября 1944 года – 10-я гвардейская авиационная транспортная дивизия ГВФ). Сначала был вторым пилотом, весной 1943 года стал командиром экипажа. Дивизии находились в составе Гражданского Воздушного Флота, в декабре 1944 года 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. 29 июня 1945 года указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом отвагу и геройство Михайлову Павлу Михайловичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». К маю 1945 года Павел Михайлов совершил более 520 ночных боевых вылетов в глубокий тыл противника, в районы действия партизанских отрядов.

Лахтин Борис Александрович (1920-1987) – подполковник Советской Армии, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза (1944). После окончания средней школы и Тамбовского летного училища Гражданского воздушного флота работал инструктором учебной эскадрильи гражданской авиации в Пензе. В январе 1942 года призван в Рабоче-крестьянскую Красную Армию и направлен на фронт. Гвардии лейтенант. Летчик 62-го гвардейского отдельного авиаполка ГВФ 16-й воздушной армии 1-го Белорусского фронта, К июню 1944 года 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.

СЛАЙД 22

III. РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ В ПОДГОТОВКЕ И ПРОВЕДЕНИИ СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЫ

В годы Великой Отечественной войны Московский институт инженеров транспорта, Днепропетровский институт инженеров транспорта и Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта были эвакуированы в Новосибирск. Инфраструктурой и помещениями институтам помог Новосибирский институт военных инженеров транспорта (НИВИТ). 18-22 мая 1942 г. студенты I–III курсов НИВИТа были призваны на фронт (412 чел.), большая часть из них была направлена под Сталинград. Секретарь Комитета комсомола НИИЖТа и Новосибирского обкома ВЛКСМ Иван Дмитриевич Полянский совершил подвиг, участвуя в Сталинградской битве. В его наградном листе указывалось: «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».

СЛАЙД 23

Сотрудник ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова Касаткин С.А. – участник Сталинградской битвы

Касаткин Сергей Александрович (1917 – 1988) начальник лаборатории кафедры судовождения, старший инженер ЛВИМУ им. адм. С.О. Макарова (ныне «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова») участвовал в перевозках по Волге в период Сталинградской битвы. В 1942 – 1943 гг. воевал помощником командира, командиром канонерской лодки Волжской военной флотилии (Сталинград). 12 декабря 1942 г. награжден медалью «За оборону Сталинграда».

СЛАЙД 24

Н.А. Лебедев родился 5 августа 1914 года. После окончания Ленинградского института инженеров водного транспорта (ныне Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова) был призван в Красную Армию. Свой подвиг Н.А. Лебедев совершил в великой битве на Волге. В составе 152-го танкового батальона Сталинградского фронта участвовал в разгроме гитлеровских войск у г. Калачна-Дону, показывая образцы мужества, отваги и героизма. В должности старшего адъютанта батальона Н.А. Лебедев бесстрашно 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 года 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 раненный, не желая попасть в руки врага, Н.А. Лебедев застрелил себя. 4 февраля 1943 года Николаю Александровичу Лебедеву посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Именем героя назван грузовой теплоход Северо-Западного речного пароходства и малая планета.

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* (в годы войны носил название Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта (ТЭМИИТ)). 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.

СЛАЙД 25

Выпускник УИ ГА Алексеев Б.П. - участник Сталинградской битвы, Герой Советского Союза

Алексеев Борис Павлович (1913 - 1942) - летчик, штурмовик, Герой Советского Союза. В 1938 году окончил Ульяновскую объединённую школу пилотов и авиамехаников ОСОАВИАХИМа (*ныне Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева, УИ ГА*) В действующей армии с октября 1942 года в должности зам. командира авиац. эскадрильи, участник Сталинградской битвы. 19.12.1942 г. был ведущим группы в составе четырёх Ил-2 совершил бомбардировочно-штурмовой налёт на укрепленный рубеж противника и большое скопление его танков на рубеже Боковская—Пономарёвка Ростовской обл. Несмотря на сплошной заградительный зенитный огонь было уничтожено 12 танков, 17 автомашин с грузом и живой силой, подавлен огонь двух зенитных батарей. В самолёте Б.П. Алексеева были перебиты рули управления, но он довёл группу до своей территории и погиб после окончат. отказа рулей и падения самолёта. Совершил 20 боевых вылетов, лично уничтожил 16 танков, 32 автомобиля, 7 дзотов, взорвал 4 склада боеприпасов. Указом Президиума Верх. Совета СССР от 3.03.1943 ему было присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно). В 2013 г. к 100-летию со дня рождения Б.П. Алексеева Почта России выпустила худ. маркированный конверт.

СЛАЙД 26

22 апреля 1942 года был сформирован батальон лыжников из студентов-нивитовцев и откомандирован 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 лыжники защищали Сталинград, где шли жесточайшие бои. 22 сентября 1942 г. получил тяжелое ранение студент НИВИТа, будущий писатель Г.Н. Падерин; почти год он лечился в госпиталях. Именно в этот период он начал писать заметки об армейской жизни и принял решение стать журналистом.

Участники Сталинградской битвы – выпускники транспортных вузов

Левкович Айзик Мовшевич. Окончил географический факультет ЛГУ в 1936 г. Кандидат технических наук, доцент. В 1940-х – 1960-х годах работал старшим преподавателем, доцентом кафедры гидрологии ВАМУ – ЛВИМУ им. адм. С.О. Макарова. В 1941 г. служил начальником Астраханской эксплуатации на Волге. В 1941–1942 гг. служил заместителем начальника сектора гидрологии Гипроречтранса НК Речного Флота. В 1943–1946 гг. служил заместителем начальника Сталинградской военно-восстановительной 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. Технический лейтенант. Был награжден: медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Гольдин Михаил Аркадьевич. Окончил гидрографический факультет ВАМУ им. адм. 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. Окончил СВФ ЛВМУ в 1948 г. и был направлен в БМП. 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). Окончил ТОВВМУ им. Макарова в 1941 г. С 1971 г. по 1988 г. работал старшим лаборантом заочного факультета, старшим лаборантом, начальником лаборатории кафедры судовождения, начальником АХО, старшим инженером АХО ЛВИМУ им. адм. С.О. Макарова. В 1941–1942 гг. служил командиром боевой части на скр «Метель» ТОФ. В 1942–1943 гг. воевал помощником командира, командиром канонерской лодки Волжской военной флотилии (Сталинград). В 1943–1945 гг. воевал на СФ помощником командира скр «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). Окончил в 1917 г. Институт инженеров путей сообщения в Петрограде. Доктор технических наук, профессор, почетный работник морского флота. В 1940-х – 1960-х годах профессор кафедр судовых паровых установок, судовых вспомогательных механизмов, начальник кафедры гидравлики ЛВМУ, профессор кафедр термодинамики и силовых судовых установок ЛВИМУ им. адм. С.О. Макарова. Со 2 июля 1941 г. добровольно ушел на работы по строительству защитных сооружений Ленинграда. Работал начальником штаба Октябрьского 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 1942 г. по июль 1942 г. работал начальником инспекции по постройке специальных объектов Ленинградского фронта (порт Кабона) и на р. Волхове. В июле 1942 г. был призван на действительную службу и назначен главным инженером- гидротехником аварийно-спасательной службы Народного 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 НК РФ, консультантом оперативной группы при Народном Комиссаре РФ. 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.».

СЛАЙД 27

Бессмертный подвиг Матвея Путилова

Родной вуз прославил и выпускник Омского техникума железнодорожного транспорта (структурное подразделение ОмГУПСа, в годы войны – Омский электротехнический техникум) связист Матвей Мефодиевич Путилов. 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. Превозмогая 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 проводов²⁰. 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-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».

²⁰ Сибиряки на защите Сталинграда // Официальный сайт Омской муниципальной библиотеки. URL: <http://lib.omsk.ru/libomsk/node/17690#gsc.tab=0> (дата обращения: 03.12.2022).

СЛАЙД 28

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 (2.02.1923, ст. Шимановская – 23.09.1942), работал в институте шофером-стажером, участник Сталинградской битвы, погиб 23.09.1942 г. под Сталинградом. Это и студент 1-го курса механического факультета ХабИИЖТа Хоменко Павел Павлович (1907, Приморском край – 25.10.1942), погиб в бою 25.10.1942 г., похоронен под Сталинградом²¹.

СЛАЙД 29

Свой вклад в разгром врага под Сталинградом внесли сотрудники *Ростовского государственного университета путей сообщения* (в годы войны носил название Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта (РИИЖТ)). Участие в Сталинградской битве принимали Лысенко Георгий Иванович, старший лейтенант артиллерийского полка, в составе 51-й армии за три месяца зимнего наступления 1942 г. прошел с боями от Сталинграда до Ростова-на-Дону. После войны, с 1950 года более сорока лет проработал начальником отдела кадров РИИЖТа. Это и старший преподаватель военной кафедры РИИЖТа (с 1955 г.) Орлов Федор Васильевич. 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 ходе Сталинградского сражения Ф. Орлов был «офицером для особых поручений» командующего Сталинградским фронтом генерала Еременко А.И.²².

СЛАЙД 30

Вклад МИИТа в разгром врага в Сталинградской битве

Выпускница МЭМИИТа Елена Мироновна Чухнюк – одна из трех железнодорожниц, которые первыми в СССР получили звание Героев Социалистического Труда (1943). 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 сорока 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 аэродром²³. Ни 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 фронте²⁴. Об опасных рейсах в период Сталинградской битвы Елена Чухнюк вспоминала: «Часто встает перед моими глазами голая, выжженная

²¹ Страницы нашей истории: Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. (из материалов, предоставленных Дальневосточным государственным университетом путей сообщения).

²² Раздел История // Официальный сайт РГУПС. URL: <https://rgups.ru/university/istoriia-universiteta-rukovodi-131/> (дата обращения: 03.12.2022).

²³ Путь её славы. Елена Чухнюк: женщина труда и подвиг // Литературная газета. URL: <https://lgz.ru/article/11-6776-17-03-2021/put-eye-slavy> (дата обращения: 03.12.2022).

²⁴ Железный путь Победы. Приволжская железная дорога. Саратов, 2020. С. 170.

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, стёртых 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 приспособлениями сбивать огонь, хоть взрыв каждую минуту грозил гибелью»²⁵

СЛАЙД 31

Среди миитовцев, участвовавших в достижении победы в Сталинградской битве, были и Герои Социалистического Труда. Это выпускник МИИТ 1928 г. А.Н. Комаровский – Герой Социалистического Труда (1949). С начала Великой Отечественной войны он 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 Сталинграду²⁶.

Выпускник МЭМИИТа 1953 г. Петр Федорович Кривонос – Герой Социалистического Труда (1943). С конца 1941 г. — уполномоченный Народного Комиссариата путей сообщения СССР по Северному Кавказу, выполнял задания Государственного Комитета Обороны СССР по строительству железнодорожных веток для снабжения войск, в том числе в районе Сталинграда²⁷.

Выпускник ВЗИИТа 1960 г. Виталий Федорович Соснин – Герой Социалистического Труда (1959). 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 направлениях²⁸.

СЛАЙД 32

Участником Сталинградской битвы был миитовец Игорь Валентинович Копейкин (1920-2002), Герой Советского Союза (1945), 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. С 15 декабря 1942 г. по 10 февраля 1943 г. воевал на Донском фронте, 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, сбитых 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». Он также он награжден орденом Красного Знамени (пр. ВВС КА от 5.09.1943 г. 049) и двумя орденами Красной Звезды (пр. ЗФ от 6.11.1941 г. 0283; пр. 2 бак от 17.01.1943 г. 4/н), медалями. В 1946 г. И.В. Копейкин демобилизован. В 1951 г. окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта.

СЛАЙД 33

Миитовец Н.А. Зензинов – участник строительства Волжской рокады

²⁵ «Паровозницы»-героини. Каждый день они выигрывали собственные сражения // Литературная газета. URL: <https://lgz.ru/article/-42-6856-19-10-2022/-parovoznitsy-geroini/> (дата обращения: 03.12.2022).

²⁶ Всегда в движении. М.: Пан пресс, 2021. С. 140.

²⁷ Всегда в движении. М.: Пан пресс, 2021. С. 285.

²⁸ Всегда в движении. М.: Пан пресс, 2021. С. 298.

Профессор МИИТа, Николай Александрович Зензинов в годы войны был командиром взвода 46-й железнодорожной бригады. В мае-августе 1942 г. эта бригада участвовала в строительстве Волжской рокады, железнодорожных путей и мостов через Волгу. В сентябре бригада была отправлена на обеспечение технического прикрытия единственной на Сталинградском фронте железнодорожной линии Саратов-Астрахань. В декабре 1942 г. был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

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.