

# ЗАЩИТА ОТЕЧЕСТВА

ПОДПИСНАЯ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНАЯ СЕРИЯ



1985/11

Н.Ф. Азяский  
А.С. Князьков

## ПАРТИЗАНСКАЯ ОПЕРАЦИЯ « РЕЛЬСОВАЯ ВОЙНА »



### ЗНАНИЕ

НОВОЕ В ЖИЗНИ, НАУКЕ, ТЕХНИКЕ

НОВОЕ В ЖИЗНИ, НАУКЕ, ТЕХНИКЕ

ПОДПИСНАЯ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНАЯ СЕРИЯ

# **ЗАЩИТА ОТЕЧЕСТВА**

11/1985

Издается ежемесячно с 1981 г.

**Н. Ф. Азясский,**  
**А. С. Князьков,**  
кандидаты исторических наук

## **ПАРТИЗАНСКАЯ ОПЕРАЦИЯ «РЕЛЬСОВАЯ ВОЙНА»**

Издательство «Знание» Москва 1985

**ББК 63.3(2)722**

**А 99**

Авторы: АЗЯССКИЙ Николай Федорович и КНЯЗЬКОВ Анатолий Сергеевич — кандидаты исторических наук, специалисты по истории Великой Отечественной войны, авторы многих публикаций.

Рецензенты: К у м а н е в Георгий Александрович — доктор исторических наук, профессор; П е р е ж о г и н Виталий Афанасьевич — кандидат исторических наук.

**Азясский Н. Ф., Князьков А. С.**

**А 99** Партизанская операция «Рельсовая война». — М., Знание, 1985. — 64 с. — (Новое в жизни, науке, технике. Сер. «Защита Отечества»; № 11).  
11 к.

«Рельсовая война»... Под этим названием в историю народной борьбы против немецко-фашистских захватчиков вошла крупная операция, проведенная советскими партизанами в августе — сентябре 1943 г. на временно оккупированной территории Советского Союза. Являясь одной из ярких страниц в славной летописи героической борьбы советских людей с иноземными захватчиками, она еще раз продемонстрировала силу и мощь народного сопротивления агрессору, монолитное единство партии и народа, высокий уровень организованности и военного искусства партизанских сил.

**0505030202**

**ББК 63.3(2)722  
9(с)27**

---

## ВВЕДЕНИЕ

Четыре десятилетия прошло с того дня, когда победоносно завершилась Великая Отечественная война, а в народе по-прежнему жива память об отважных действиях партизан, их смелых рейдах по тылам врага, о героях подполья, о тех, кто, не жалея ни сил, ни самой жизни, сражался за свободу и независимость своей Родины.

Массовый героизм советских людей на фронтах Великой Отечественной войны, беспримерная отвага партизан и подпольщиков на территории, временно захваченной врагом, трудовой энтузиазм людей в советском тылу явились результатом деятельности Коммунистической партии по воспитанию нашего народа в духе советского патриотизма и пролетарского интернационализма. В тягчайших условиях оккупации идейная убежденность советских людей, их вера в правоту своего дела проявлялись со всей силой и полнотой.

Традиции партизанской борьбы имеют богатую историю. Еще в XIII—XV вв. наш народ успешно использовал партизанские методы борьбы, оказывая героическое сопротивление монголо-татарскому нашествию. Партизанская борьба применялась в начале XVII в. против польских и шведских интервентов и их пособников, а также в Северной войне 1700—1721 гг. Отвагу и героизм проявляли партизаны в Отечественной войне 1812 г. Вооруженную борьбу против французских завоевателей вели партизаны западной и центральной частей России, Украины, Белоруссии и Литвы. Главнокомандующий русскими войсками М. И. Кутузов, его ближайшие помощники генералы П. И. Багратион, А. П. Ермолов и другие всемерно поддерживали партизанское движение. Они помогали партизанам оружием, боеприпасами, посылали

им опытных офицеров для обучения военному делу и улучшения организации боевых действий.

В годы гражданской войны и иностранной интервенции партизанское движение, руководимое Коммунистической партией, приобрело огромный размах и новые, решительные формы. Немалый урон нанесли партизаны врагам молодой Советской власти на Украине, в Сибири, на Дальнем Востоке.

Однако история войн не знала таких масштабов, какие приняло партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. Развернутая во вражеском тылу народная борьба против иноземных захватчиков и их пособников была частью борьбы всего советского народа, она носила глубоко справедливый характер и складывалась из добровольного участия в ней представителей всех слоев общества, всех национальностей Советского Союза. Основными формами этой борьбы являлись вооруженные действия партизанских формирований, деятельность подполья и массовое сопротивление невооруженного населения политическим, экономическим и военным мероприятиям оккупантов.

Уже с первых дней войны фашистские захватчики почувствовали все возрастающий отпор со стороны местного населения. И это явление было не случайным. Ведь в войне с фашизмом решалась судьба нашего государства, его свобода и независимость.

Всенародный характер — основная, определяющая черта советского партизанского движения, отличающая его от движения Сопротивления в Европе и Азии в годы второй мировой войны, от всех партизанских выступлений прошлого как в России, так и в других странах, подвергшихся иностранному нашествию. Не имеет себе равных советское партизанское движение и по своему размаху, эффективности, по масштабу нанесенных врагу потерь. Оно обогатило народную войну новыми формами.

Ни в одной войне, кроме Великой Отечественной, партизанские действия не оказали такой огромной помощи регулярной армии. Партизаны вели разведку в интересах Советской Армии, разрушали коммуникации противника, уничтожали его живую силу и боевую технику, материальные средства. В докладе Генерального секретаря ЦК КПСС М. С. Горбачева, посвященном 40-летию Победы советского народа в Великой Отечественной

войне, подчеркнуто: «За линией фронта, в тылу врага был еще один фронт — партизанский. Более миллиона народных мстителей участвовало в боях. Земля горела под ногами агрессора, и в этом праведном огне наша своя погибель не одна дивизия захватчиков»<sup>1</sup>. Наибольший урон народные мстители наносили своими диверсионными действиями. За годы войны партизаны произвели более 20 тыс. крушений вражеских эшелонов, подорвали 58 бронепоездов, вывели из строя более 10 тыс. паровозов, 110 тыс. вагонов и более 50 тыс. автомашин, взорвали и сожгли 12 тыс. железнодорожных и шоссейных мостов, уничтожили, ранили и захватили в плен около миллиона гитлеровцев и их пособников<sup>2</sup>. Огромные потери несли оккупанты от подрывной деятельности подпольщиков, а также тех советских граждан, которые не состояли в партизанских отрядах и подпольных организациях. Земля в полном смысле слова «горела под ногами агрессора». Активная деятельность народных бойцов вынуждала немецко-фашистское командование выделять для борьбы с ними и для охраны коммуникаций крупные полицейские силы, охранные войска, а также значительное количество регулярных частей и соединений, предназначенных для действия непосредственно на фронте.

Коммунистическая партия и Советское правительство, принимая необходимые меры по организации отпора врагу, большое внимание уделяли всемерному развертыванию борьбы советского народа на временно захваченной врагом территории. Активные действия советских патриотов в тылу гитлеровских войск должны были стать неотъемлемой частью борьбы народов СССР с агрессором. основополагающими документами, определившими цели и задачи по организации и развертыванию этой борьбы, явились директива Совета Народных Комиссаров и Центрального Комитета ВКП(б) руководителям партийных и советских организаций прифронтовых областей, изложенная в выступлении по радио Председателя Государственного Комитета Обороны И. В. Сталина 3 июля 1941 г., а также специальное ре-

<sup>1</sup> Горбачев М. С. Бессмертный подвиг советского народа. Доклад на торжественном собрании в Кремлевском Дворце съездов, посвященном 40-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 8 мая 1985 г. М., 1985, с. 9.

<sup>2</sup> См.: Советская Военная Энциклопедия. Т. 6. М., 1978, с. 232.

шение ЦК ВКП(б) от 18 июля 1941 г. «Об организации борьбы в тылу германских войск»<sup>3</sup>.

Программа, разработанная ЦК ВКП(б) и Советским правительством, посредством радио и газет была доведена до широких слоев населения. В ней содержался призыв к развертыванию партизанской борьбы в тылу врага и созданию невыносимых условий на советской земле немецко-фашистским оккупантам и их пособникам.

Деятельность по развертыванию народной борьбы на местах возглавили республиканские и областные партийные комитеты, отделы и управления Народного комиссариата внутренних дел, военные советы, штабы фронтов и армий. Создавалось партийное подполье, формировались партизанские отряды, диверсионные группы, подбирались командно-политические кадры. Особое внимание обращалось на подбор руководителей партизанских отрядов. Неуклонно проводилось в жизнь требование ЦК ВКП(б) о выделении для этого «опытных, боевых и до конца преданных нашей партии, лично известных руководителям парторганизаций и проверенных на деле товарищей»<sup>4</sup>. К работе в тылу врага привлекались в первую очередь люди с опытом партизанской борьбы, полученным еще в годы гражданской войны и иностранной интервенции, старые большевики, чекисты, партийные работники и комсомольские активисты.

В течение всей войны Центральный Комитет ВКП(б), Советское правительство, Ставка Верховного Главнокомандования оперативно решали наиболее важные принципиальные вопросы организации, руководства и материально-технического обеспечения подполья и партизанских сил. Партизаны и их руководители неоднократно принимались членами партийного и военно-политического руководства. В ходе бесед выявлялись насущные нужды партизан и подпольщиков, характер и направление борьбы, определялись наиболее эффективные способы организации и тактики, решались проблемы снабжения, намечались очередные задачи на последующие этапы борьбы во вражеском тылу.

---

<sup>3</sup> Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 1898—1971. Т. 6. Изд. 8-е, доп., испр. М., 1971, с. 23.

<sup>4</sup> Там же, с. 24.

Организаторская работа всех звеньев партизанского и государственного аппарата дополнялась энергией беспрельдно преданных делу партии коммунистов, которые по разным причинам остались на оккупированной территории. Благодаря их усилиям пламя партизанской борьбы в тылу немецко-фашистских захватчиков пылало от Карпат и Прибалтики до берегов Волги, от лесов и озер Карелии до Черноморского побережья Кавказа. В городах и селах, в лесах, горах и степях — повсюду гитлеровцев настигала карающая и неуловимая рука советского патриота.

В течение войны партизаны выработали и широко применяли самые различные способы борьбы. Основными из них были: засады, налеты и диверсии, наступательные и оборонительные действия как небольшими группами и отрядами, так и крупными партизанскими силами. Сочетая различные тактические приемы, умело маневрируя в тылу врага, партизаны появлялись в самых уязвимых для противника районах, нанося ему ощутимый урон.

Операция «Рельсовая война» относится к разряду партизанских действий крупными силами. На примере ее подготовки и практического осуществления можно судить об уровне профессионального мастерства и военного искусства, достигнутого партизанами в годы войны. Только при наличии хорошо обученных и идейно преданных народных бойцов, надежно отлаженной системы руководства партизанскими формированиями, а также всестороннего и своевременного их обеспечения появилась возможность проведения операций, имевших большое значение в ослаблении немецко-фашистских группировок.

## **НАКАНУНЕ ПАРТИЗАНСКОЙ ОПЕРАЦИИ**

Уже около двух лет шла война. В результате сокрушительных ударов советских войск Германия на Восточном фронте понесла большие потери: было убито, ранено, пропало без вести и выбыло из строя по болезни свыше 4,1 млн. человек.

Историческая победа под Сталинградом и успешное завершение в марте 1943 г. общего наступления неизмеримо повысили авторитет Советского Союза и его героической армии.

Оценивая сложившуюся обстановку, Коммунистическая партия и Советское правительство не преуменьшали возможностей противника, четко представляли себе, какие колоссальные трудности придется преодолеть на пути к окончательной победе над фашистской Германией и ее сателлитами. Под руководством Коммунистической партии в нашей стране шел процесс мобилизации всех сил на разгром вражеских войск.

Нацистское руководство Германии предпринимало последнюю крупную попытку добиться былого преимущества, взяв реванш за поражения под Сталинградом, на Северном Кавказе, верхнем Дону и под Ленинградом. Свои планы дальнейшего ведения войны гитлеровское командование основывало на ложном представлении о том, что проведенная в Германии к лету 1943 г. тотальная мобилизация дала вермахту такие материальные и людские ресурсы, которые позволят осуществить третье наступление на Восточном фронте, доказать, что война не проиграна, что все еще можно изменить.

Тщательно и всесторонне готовились к новым сражениям и наши войска. Советское Верховное Главнокомандование внимательно следило за приготовлениями врага и заблаговременно создавало на основных стратегических направлениях необходимые группировки сил и средств.

Советско-германский фронт к июлю 1943 г. почти прямолинейно протянулся от Ленинграда до берегов Черного моря. И только в районе Курска он имел своеобразное начертание. К востоку от Орла фронт вдавался в расположение наших войск, а к западу от Курска выступом — в территорию, занятую врагом, отклоняясь на юг от Севска до Сум и поворачивая на восток до Белгорода. Образовалась огромная дуга, ширина которой у основания составляла 170 км, а глубина более 200 км. На северном и южном фасах этой дуги закрепились войска Центрального и Воронежского фронтов.

Немецко-фашистское командование считало, что именно здесь, в районе Курского выступа, имелись наиболее благоприятные условия для окружения и разгрома войск Центрального и Воронежского фронтов, а затем нанесения удара в тыл Юго-Западного фронта.

Наибольшее количество гитлеровских войск было сосредоточено на западном и юго-западном направлениях. Из трех немецко-фашистских группировок самой силь-

ной по-прежнему оставалась группа армий «Центр». Действуя на участке, составляющем менее 20 процентов всего советско-германского фронта, эта группа имела в своем составе около 38 процентов всех регулярных войск на Восточном фронте. Из 27 танковых и моторизованных дивизий 11 находилось в группе «Центр». К началу июля 1943 г. под оккупацией оставались республики Прибалтики, Белоруссия, большая часть Украины, Молдавия, ряд западных и южных областей Российской Федерации, часть Карело-Финской Республики.

На захваченной части советской территории гитлеровцы установили жесточайший оккупационный режим. Согласно принятому фашистской администрацией положению вся оккупированная территория СССР делилась на зоны. Территория от переднего края советско-германского фронта до тыловых границ групп армий считалась театром военных действий сухопутных сил, который в свою очередь подразделялся на районы боевых действий и тыловые районы армий и групп армий.

В границах театра военных действий вся власть была сосредоточена в руках командующих армиями и группами армий. Им подчинялись начальники тыловых районов с полевыми и гарнизонными комендатурами, а также охранные дивизии, отдельные пехотные и полицейские полки, охранные батальоны и прочие войска специального назначения. На оккупированной территории, находящейся за пределами театра военных действий, политическое управление и вся полнота власти передавались немецкой оккупационной администрации. В своем подчинении она имела многочисленные сыскные полицейские и карательные органы: гестапо, части СС, полицейские батальоны и другие подразделения.

К лету 1943 г. армейские тыловые районы группы армий «Центр» занимали прифронтовую полосу глубиной 150—200 км. Все охранные, полицейские и другие войска, подчиненные коменданту армейского тылового района, составляли так называемый корпус охраны тыла. В группе армий «Центр» таких корпусов было четыре, по одному в каждой армии. Штатный состав корпусов менялся в зависимости от наличия сил и средств. Вот какова, например, была организация одного из тыловых корпусов, подчиненного командующему 2-й немецкой танковой армией. В составе корпуса были группы Фукс

и Иолессе, полицейский полк «Десна», один пехотный и пять охранных батальонов, кавалерийский эскадрон фон Виннинга, отдельный отряд Ришера, легкая и тяжелая артиллерийские батареи, одна противотанковая группа и две автотранспортные колонны. Командовал корпусом генерал-лейтенант Бернхард.

В тыловом районе группы армий «Центр», охватывающем территорию, расположенную в 200—300-километровой полосе за армейскими тыловыми районами, задачи по охране коммуникаций и борьбе с партизанами выполняли четыре охранные (201, 203, 221 и 286-я) дивизии и охранные войска, подчиненные коменданту Смоленска. Средняя численность охранных дивизий достигала 12 тыс. человек.

Помимо указанных выше дивизий в тылу группы армий «Центр» для охраны коммуникаций и ведения контрпартизанской борьбы использовались части 707-й пехотной и 442-й дивизии особого назначения, а также три венгерские (102-я, 105-я и 108-я) легкие пехотные дивизии. Еще в начале 1943 г. для усиления охраны железных дорог и тыловых объектов в распоряжение командующего группой армий «Центр» из Германии прибыли две (390-я и 391-я) учебно-полевые дивизии. Всего в период подготовки фашистов к Курской битве контрпартизанской борьбой и охраной коммуникаций постоянно занимались 12 дивизий, что составляло около 14 процентов боевого состава группы армий «Центр».

Гитлеровское командование не случайно выделяло на охрану коммуникаций такой значительный контингент войск. Дело в том, что транспорт и коммуникации, особенно железнодорожные, имели первостепенное значение как для снабжения армии, так и для осуществления широкого маневра войсками в ходе военных действий. Признавая это положение, бывший начальник военно-транспортного управления группы армий «Центр» впоследствии писал, что в России железные дороги имели более важное значение, чем в других странах. Это объяснялось огромными расстояниями, невысоким качеством шоссейных и грунтовых дорог, суровыми климатическими условиями, необходимостью быстрых перебросок войск для усиления того или иного участка фронта. «В конце концов железнодорожное сообщение превратилось в оперативный фактор первой величины, ибо от него за-

висело все, начиная со снабжения и кончая эвакуацией войск...»<sup>5</sup>.

**Значение транспорта и коммуникаций** всех видов еще более возросло в связи с крупными неудачами, начавшимися для гитлеровской армии после сокрушительного поражения в битве под Сталинградом.

Основными железнодорожными магистралями, по которым шло обеспечение войск северного крыла группы армий «Центр», являлись: Рига — Великие Луки, Дно — Невель — Витебск, Невель — Полоцк. При этом следует особо отметить, что дорога Дно — Витебск была единственной нитью, связывающей эту группу с северным соседом, группой армий «Север». В центральной части важнейшей магистралью являлась железная дорога Брест — Минск — Смоленск — Вязьма, по которой направлялась основная масса грузов для обеспечения войск группы «Центр», а также дороги Витебск — Смоленск — Рославль. Снабжение и перегруппировка войск южного крыла центральной немецко-фашистской группы армий осуществлялись по основной линии Мозырь — Гомель — Брянск — Орел и ее ответвлениям Брянск — Конотоп, Гомель — Жлобин — Могилев — Орша.

Диверсионная деятельность партизан вынуждала гитлеровцев принимать меры для поддержания работоспособности железных дорог. Способы охраны и защиты путей сообщения были различными. Это определялось разнообразием методов действий партизан. Активные меры (наземное и воздушное патрулирование, применение прожекторов, бронепоездов, сооружение дзотов, бункеров, смотровых вышек), как правило, сочетались с пассивными (вырубка кустарника и леса вдоль железнодорожного полотна, минирование подступов к железным дорогам, устройство проволочных заграждений, рвов и завалов). Широко использовались звуковая и световая сигнализация. Наиболее усиленно охранялись участки дорог, проходящие через районы активных действий партизан. Так, например, на железнодорожном участке Гомель — Брянск лес и кустарник вдоль полотна железной дороги были вырублены в полосе не менее 50 м. На каждом километре дороги были выстроены дзоты, гарнизоны которых состояли из 8—10 человек, вооруженных

---

<sup>5</sup> Итоги второй мировой войны. Сборник статей. М., 1957. с. 399.

автоматическим оружием. По участку Брянск — Почеп ежедневно курсировал бронепоезд.

Однако все эти меры гитлеровского военного командования — жестокий оккупационный режим, выделение дополнительных войск, в том числе из действующих регулярных частей, на охрану коммуникаций и других тыловых объектов — не смогли поколебать мужества советских людей.

Зарождение и развитие борьбы советских партизан в тылу вражеских армий проходили в сложных условиях. На ее размах и эффективность оказывали свое воздействие как объективные факторы, так и основополагающие решения партии и правительства.

Крупным шагом в активизации партизанской борьбы явилось создание весной 1942 г. Центрального штаба партизанского движения (ЦШПД), а также штабов партизанского движения (ШПД) при военных советах ряда фронтов. Создание штабов партизанского движения внесло строгую организованность: боевые действия подавляющего большинства отрядов и бригад стали планироваться, объединяться общим замыслом и направляться органами руководства партизанского движения. В дальнейшем все значительные операции партизанских частей и соединений готовились штабами, проводились, как правило, в соответствии с общим замыслом стратегических операций и согласовывались с действиями войск.

Под влиянием крупных побед Советской Армии на фронтах и в результате целеустремленной деятельности партийных органов, штабов партизанского движения в первой половине 1943 г. наблюдался новый прилив добровольцев в партизанские формирования.

К концу апреля в тылу врага действовало 1019 отрядов, большая часть которых входила в состав 193 партизанских соединений. Общая численность их составляла 130 тыс. человек<sup>6</sup>. На северном и северо-западном направлениях вели борьбу около 5 тыс. народных бойцов. Примерно 80 процентов от их числа составляли партизаны Карело-Финской ССР и Ленинградской области. На западном направлении действовала почти 100-тысячная группировка партизан. Основными районами их базирования являлись Витебская, Минская, Мо-

---

<sup>6</sup> История второй мировой войны 1939—1945. Т. 7. М., 1976, с. 300.

гилевская и Гомельская области Белорусской ССР, Калининская, Смоленская и Орловская области РСФСР. Остальные силы вели борьбу на территории Украинской ССР, на Северном Кавказе и в Крыму.

В дальнейшем, несмотря на очищение от фашистских захватчиков ряда оккупированных областей, количество партизан не только не уменьшилось, а, наоборот, увеличилось. В начале сентября 1943 г. в тылу противника действовало уже 1043 партизанских формирования общей численностью 154 тыс. человек.

Численный рост партизанских рядов сопровождался повышением боевого мастерства бойцов. Партия постоянно проявляла заботу о материально-техническом снабжении партизан. Для доставки вооружения, боеприпасов, продовольствия и медикаментов, вывоза раненых, а также переброски в оккупированные районы организаторских групп, радистов и медицинских работников штабам партизанского движения выделялись авиационные части и подразделения. Чтобы обеспечить решение партизанами каких-либо крупных задач, нередко привлекались части авиации дальнего действия, гражданского воздушного флота и воздушных армий фронтов. Только авиация дальнего действия и самолеты гражданского воздушного флота доставили в тыл врага 16 тыс. т грузов и перевезли 83 тыс. партизан. За время войны военные и гражданские летчики совершили более 109 тыс. самолето-вылетов в интересах партизан<sup>7</sup>.

Для приема грузов на оккупированной территории партизаны оборудовали аэродромные площадки и места выброски, организовывали их оборону. Так, только в Белоруссии по указанию ЦШПД Белорусским ШПД в 1943 г. было оборудовано 18 аэродромных площадок и более 50 точек выброски, среди них такие крупные партизанские аэродромы, как Селявщина, Бегомль, остров Зыслов, Поречье и другие<sup>8</sup>. Партизанские аэродромы вполне соответствовали требованиям посадки и взлета самолетов. Все крупные аэродромы служили базами для снабжения партизанских отрядов вооружением, боеприпасами, различным военным имуществом, а также литературой, газетами и листовками.

---

<sup>7</sup> Военно-исторический журнал, 1977, № 10, с. 65.

<sup>8</sup> Якубовский Н. Помощь советского тыла партизанам. (Материально-техническое обеспечение). Минск, 1973, с. 98.

Улучшение материально-технического снабжения партизан с помощью авиации и решение других насущных проблем стали возможными благодаря совершенствованию радиосвязи партизанских формирований с Большой землей. Радиосвязь в условиях партизанского движения являлась основным, а в некоторых случаях, пожалуй, единственным средством, обеспечивающим связь штабов партизанского движения с бригадами и отрядами, действующими на оккупированной территории.

К лету 1943 г. борьба в тылу врага приобрела большой размах. Наличие крупных партизанских сил, а также руководство ими со стороны центральных партийных органов и штабов улучшили координацию действий партизан с наступающими советскими регулярными войсками. Перед партизанами можно было уже ставить более серьезные задачи, чем раньше. Возникла необходимость, и это стало возможным, усиления ударов по врагу на всей оккупированной советской территории и проведения такой крупной партизанской операции, как «Рельсовая война».

## **ПРЕДЫСТОРИЯ И ЗАМЫСЕЛ «РЕЛЬСОВОЙ ВОЙНЫ»**

Суть «Рельсовой войны» как крупномасштабной партизанской операции заключалась в том, чтобы массовым и одновременным разрушением рельсов дезорганизовать работу железнодорожного транспорта, сорвать снабжение войск противника и тем самым оказать существенную помощь наступающим советским войскам.

Сама по себе идея «рельсовой войны» была не нова. Диверсионные методы борьбы нередко применялись партизанами в тех случаях, когда войска противника снабжались посредством железнодорожного транспорта. Значительных успехов в дезорганизации работ на железных дорогах добились, например, партизаны Советской России в период гражданской войны и иностранной интервенции. Однако план операции «Рельсовая война» в основном исходил из опыта советских партизан, которые с первых месяцев фашистского нашествия по своей инициативе наряду с другими видами диверсий нередко использовали и такой метод, как разрушение железнодорожного полотна и рельсов.

При такого рода диверсиях замедлялась работа же-

лезнодорожного транспорта. Продолжительность простоя эшелонов зависела от наличия у противника запасных рельсов, а также средств их подвоза и восстановления. Резко увеличивались простои при одновременном осуществлении диверсий на нескольких участках.

Обобщая опыт партизанской борьбы, советское военное командование и органы партизанского руководства не могли не оценить те огромные возможности, которые таила в себе «Рельсовая война», если ее провести в крупных масштабах, организованно и согласованно по времени. Важно было определить главные магистрали и нанести удар в наиболее критический для противника момент. «Рельсовая война» должна была ознаменовать новый этап борьбы на железнодорожных коммуникациях, вылиться в своеобразное наступление партизан для дальнейшего снижения пропускной способности дорог, дезорганизации их работы. Это, несомненно, должно было нарушить планомерность снабжения гитлеровских войск на фронте, ослабить их боеспособность.

При выработке замысла операции «Рельсовая война» учитывалось, что коммуникации немецко-фашистских войск в 1943 г. неимоверно растянулись, протяженность их составляла многие сотни, а на некоторых направлениях тысячи километров. Гитлеровское военное командование испытывало огромные трудности в снабжении своих войск. По данным противника, каждые сутки на фронт необходимо было подавать около 100 тыс. т грузов и, помимо этого, эшелоны для подвоза резервов и эвакуации раненых, войск и обеспечения всевозможных перевозок.

Осуществим ли был замысел массированного удара по вражеским коммуникациям? Партизанские руководящие органы считали, что да. Они исходили из того, что, во-первых, партизанское движение к этому времени стало массовым. Основные силы партизан находились на западном стратегическом направлении, где проходили почти все железнодорожные пути сообщения группы армий «Центр» и частично других немецко-фашистских группировок. Как правило, партизанские формирования дислоцировались вблизи железнодорожных коммуникаций, и для осуществления диверсий им не требовалось совершать большие марши. Их удаление составляло в среднем от 70 до 100 км.

Во-вторых, партизанские отряды и бригады в боль-

шинстве своем к этому времени представляли собой хорошо вооруженные и достаточно подготовленные боевые формирования. В каждом из них имелись крепкие партийные и комсомольские организации. Во главе отрядов и бригад стояли опытные, проверенные в боях командиры и комиссары. Партизанские формирования, как правило, имели стройную организацию и были вполне управляемыми. Наличие радиосвязи давало возможность органам партизанского руководства заблаговременно ставить бригадам и отрядам боевые задачи, контролировать и направлять их подготовку к операции, обеспечивать четкость взаимодействия партизан с частями советских войск.

Немаловажным фактором, гарантировавшим успех в «Рельсовой войне», являлся уровень диверсионной подготовки партизан. Во многих отрядах были бойцы, которые могли не только сами отлично справиться с подрывом рельсов, но и в короткий срок научить этому других.

Что касается проблемы переброски в тыл врага значительного количества взрывчатых веществ и принадлежностей для взрыва, то и ее Центральный штаб мог решить успешно. Увеличение количества авиатранспортных средств в руках штабов партизанского движения позволяло им быстро и своевременно обеспечивать боевые действия партизан.

Успеху намечаемой операции должно было способствовать и то обстоятельство, что охрана дорог противника располагалась гарнизонами на железнодорожных станциях и разъездах, между которыми, как правило, было организовано круглосуточное патрулирование. Противник не имел возможности построить сплошную линию обороны вдоль железных дорог. И хотя фашистская администрация из-за участившихся диверсионных актов вынуждена была постоянно усиливать охрану коммуникаций, они по-прежнему оставались доступными для партизан. Хорошо вооруженные партизанские части и соединения всегда имели возможность истребить и разогнать охрану на отдельных участках железных дорог, взорвать пути, мосты, другое путевое хозяйство и под прикрытием арьергардов отойти.

Непосредственная разработка замысла операции «Рельсовая война» осуществлялась под руководством начальника Центрального штаба партизанского движения Пантелеймона Кондратьевича Пономаренко. По его ука-

занию весной 1943 г. в Москву в Центральный штаб была вызвана с оккупированных территорий большая группа командиров бригад и отрядов для всестороннего обсуждения всех вопросов, связанных с предстоящей операцией. Партизанские командиры единодушно поддерживали идею координированных рельсовых ударов и внесли ряд ценных предложений по ее практической реализации.

По свидетельству П. К. Пономаренко, первыми, «кто выдвигал эту идею, а затем помогал разработать и осуществить операцию, были М. И. Журавлев — бывший руководитель истребительных отрядов на оккупированной территории Московской области, а также один из видных организаторов партизанского движения начальник штаба истребительных отрядов Московской области А. И. Никулочкин»<sup>9</sup>. Коммунисты Журавлев и Никулочкин не только явились инициаторами «Рельсовой войны», но и приняли активное участие в ее подготовке и осуществлении, передав Центральному штабу группу опытных инструкторов по минно-подрывному делу, непосредственных участников партизанской борьбы в период битвы за Москву.

В связи с тем что главная роль в операции отводилась белорусским партизанам, вопрос о разрушении железнодорожных коммуникаций был вынесен на обсуждение одного из заседаний бюро Центрального Комитета КП(б) Белоруссии, состоявшегося 24 июня 1943 г. С небольшим докладом выступил П. К. Пономаренко, высказавший ряд соображений по плану предстоящей партизанской операции. «Задача состоит в том, чтобы за короткий период подорвать как можно больше железнодорожных путей, — подчеркнул он. — Противник вынужден будет проводить огромные трудоемкие работы по замене рельсов. Потребуется большое количество стали, проката, которых у немцев теперь не так уж много»<sup>10</sup>.

В принятом постановлении был одобрен «План развертывания партизанской «Рельсовой войны» в тылу немецких оккупантов как наиболее эффективный способ массового разрушения ж.-д. коммуникаций врага». Центральный Комитет КП(б) Белоруссии призвал всех партизан и партизанок, командиров и комиссаров отрядов

<sup>9</sup> Неман, 1974, № 3, с. 152.

<sup>10</sup> Калинин П. Партизанская республика. Минск, 1973, с. 322.

и бригад, руководителей диверсионных групп усилить непрерывные боевые действия по разрушению железных дорог в наиболее уязвимых местах и подчеркнул, что «коренная дезорганизация ж.-д. коммуникаций врага составит историческую заслугу белорусских партизан в Великой Отечественной войне советского народа против немецко-фашистских захватчиков»<sup>11</sup>.

Одобрение и поддержка со стороны партийного органа, представляющего один из многочисленных отрядов коммунистов, способствовали началу энергичной, всесторонней подготовки к «Рельсовой войне». В оперативном отделе ЦШПД под непосредственным руководством его начальника полковника И. М. Наумова полным ходом развернулась работа по проведению необходимых расчетов и составлению вариантов основных планирующих документов предстоящей операции.

9 июля 1943 г., когда замысел «Рельсовой войны» был окончательно разработан и получены расчетные данные по ее осуществлению, начальник Центрального штаба партизанского движения П. К. Пономаренко направил письмо на имя Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина. В нем он кратко обосновал необходимость проведения крупной координированной операции, изложил план и ее возможные результаты, а также экономичность удара по рельсам с точки зрения расхода сил и средств.

В письме подчеркивалось, что, несмотря на огромное значение борьбы партизан на коммуникациях, дезорганизация перевозок противника по железным дорогам не достигла еще таких размеров, которые оказали бы оперативное влияние на положение немецко-фашистских войск. Это объяснялось тем, что последствия многочисленных диверсий: крушение эшелонов, взрывы мостов и порча железнодорожного оборудования, проводимых одновременно на огромной сети, оккупанты сравнительно быстро ликвидируют. Поэтому, несмотря на постоянно увеличивающееся число диверсий на железнодорожном транспорте, эффективность их повышается недостаточно, нужны более радикальные меры, чтобы достигнуть коренной дезорганизации движения на железных

---

<sup>11</sup> Всенародное партизанское движение в Белоруссии в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941 — июль 1944). Документы и материалы. Т. 2, кн. вторая. Минск. 1978, с. 12—13.

дорогах противника. В связи с этим Центральный штаб предлагает провести одновременную операцию на вражеских железнодорожных коммуникациях, рассчитанную на разрушение 200—300 тыс. рельсов. Этот удар должен привести к катастрофической нехватке рельсов у противника. П. К. Пономаренко сообщал, что «такая операция разработана с привлечением Украинского штаба партизанского движения в отношении дорог Украины».

В письме также содержалась просьба о некоторой помощи по обеспечению операции. В частности, начальник Центрального штаба просил сделать 180 самолето-вылетов (самолетами ЛИ-2 и СИ-47) в течение 5—6 дней начиная с 12 июля, чтобы перебросить в тыл врага взрывчатые вещества, необходимое количество вооружения, минно-подрывной техники и боеприпасов для обеспечения первого одновременного массированного рельсового удара, а также 220 самолето-вылетов в течение июля — августа для обеспечения последующих систематических ударов по вражеским магистралям.

Через три дня И. В. Сталин вызвал начальника ЦШПД для личного доклада. В присутствии членов Политбюро П. К. Пономаренко доложил основные положения по плану операции «Рельсовая война». План был одобрен. Были отданы соответствующие распоряжения для его материально-технического обеспечения.

Как и предполагалось, одной из главных проблем обеспечения намечавшейся операции, которую нужно было решать, явилась проблема снабжения партизан взрывчатыми веществами. Центральный штаб партизанского движения предпринимал меры по изысканию наиболее эффективных путей решения этой сложной задачи.

В июне — начале июля штаб организовал полигонные испытания различных способов перебивания рельсов. Эксперименты показали, что для перебивания рельсов оказался достаточным заряд толовой шашки весом всего 75—100 г, а не 400 г, как предусматривалось имеющимися инструкциями. В отличие от табельной шашки опытные образцы имели специальную конфигурацию, обеспечивающую более плотное прилегание к поверхности рельса. На заседании после доклада П. К. Пономаренко было решено изготовить 1,5 млн. малоразмерных толовых шашек. И. В. Сталин отдал распоряжение на размещение соответствующего заказа по предприятиям Наркомата боеприпасов СССР. Эта мера, как

показали последующие события, во многом способствовала успеху операции. Несмотря на сложные условия в советском тылу, только за август было изготовлено и переправлено во вражеский тыл 270 тыс. толовых шахек.

На заседании был решен и вопрос о сроках начала партизанской операции. Вот что по этому поводу пишет П. К. Пономаренко в своих воспоминаниях:

«— Когда вы думаете начать операцию? — спросил меня Сталин.

— Срок готовности партизанских отрядов и бригады мы думаем назначить к 25 июля, — ответил я. — А первый одновременный удар нанести в первых числах августа.

— Почему этот именно срок? — поинтересовался Сталин.

— Потому что, как я представляю на основании того, что слышал в Ставке при оценке обстановки, возможен отход немецкой 2-й танковой армии из района сражения на Курской дуге... Это будет означать не только отход войск противника, но и эвакуацию огромного количества его военной техники, вооружения, боеприпасов и т. п.»<sup>12</sup>.

Кроме того, противник, по словам П. К. Пономаренко, будет стремиться перебрасывать резервы и военноматериальные ресурсы взамен израсходованных. Рельсовые удары должны затруднить или сорвать выполнение его планов не только в полосе 2-й танковой армии, но и во всем тыловом районе групп армий «Центр» и «Север». Общая дезорганизация железных дорог противника может иметь оперативное значение в масштабе всего советско-германского фронта.

В ходе обсуждения вопроса о времени начала операции первый массированный рельсовый удар большинством партизанских формирований решено было нанести в начале августа. И только в порядке исключения этот удар на орловском плацдарме, в тылу 2-й танковой армии, где действовали партизаны Брянщины, решили организовать на несколько дней раньше (с 20 июля). Такое решение обуславливалось, во-первых, тем, что партизанские бригады и отряды, занимающие Брянские леса, были более подготовлены и мобильны для выполне-

---

<sup>12</sup> Неман, 1974, № 3, с. 154.

ния поставленных задач. А во-вторых, это диктовалось необходимостью координации действий партизан с ударами войск Центрального, Брянского и левого крыла Западного фронтов по плану Орловской наступательной операции, которая только что началась.

Выбор времени начала операции «Рельсовая война», как показали последующие события, был удачным.

Итак, в результате консультаций со специалистами по подрывному делу, военно-транспортной службы, а также обсуждения основных военных, организационных и технических аспектов операции с высшим военным и политическим руководством был окончательно выработан замысел «Рельсовой войны». Следует особо подчеркнуть, что расчет строился на нанесение одновременного и массированного удара по вражеским коммуникациям, приведение в негодность сотен тысяч железнодорожных рельсов, с тем чтобы сделать невозможным быстрое восстановление путей на важнейших направлениях. «Рельсовая война» должна была сопровождаться крушениями поездов, взрывами мостов, разрушениями станционных сооружений, и в первую очередь средств водоснабжения.

## **ПОДГОТОВКА МАССИРОВАННОГО УДАРА ПО КОММУНИКАЦИЯМ ПРОТИВНИКА**

В Центральном штабе партизанского движения было завершено составление общего плана операции, согласно которому предусматривалось одновременно подорвать 213 160 рельсов, из них более половины на временно оккупированной территории Белоруссии, где проходили основные железнодорожные коммуникации немецко-фашистской группы армий «Центр». Для выполнения плана привлекались 167 партизанских бригад, отрядов и групп, в которых насчитывалось 95 615 человек. Это означало, что в операции должны были участвовать почти три четверти всех партизанских сил, действующих во вражеском тылу. Территориально партизанские группировки были распределены следующим образом. Наиболее крупная в количестве 123 партизанских формирования (73 853 человека) должна была действовать в Белоруссии. Другие группировки были по численности меньше: в Ленинградской области — 12 бригад, отрядов

и групп (4191 человек), в Калининской области — 9 бригад, отрядов и групп (5228 человек), в Смоленской области — 16 бригад, отрядов и групп (8427 человек), в Орловской области — 7 бригад, отрядов и групп (3916 человек).

14 июля 1943 г. начальник ЦШПД издал приказ № 0042 «О партизанской «Рельсовой войне» на коммуникациях врага». В нем говорилось, что «уничтожение вражеских эшелонов, паровозов, вагонов, взрывы мостов, водокачек, ж.-д. связи и оборудования являются важнейшей задачей партизанских групп и отрядов». Наряду с этим подчеркивалось, что огромный размах партизанской борьбы на современном этапе дает возможность наносить «массированные повсеместные удары по железным дорогам с целью их полной дезорганизации и срыва операций врага на фронтах»<sup>13</sup>.

Партизанским соединениям и отрядам, дислоцирующимся в районе железнодорожных линий, приказывалось одновременно с другими диверсиями проводить систематическое и повсеместное разрушение рельсов на железных дорогах врага. От командования партизанских отрядов требовалось следить и сообщать в штабы партизанского движения о скоплениях вражеских эшелонов для бомбардировки их советской авиацией. Приказ не только определял задачи партизанам, но и указывал основные методы их выполнения, обращал внимание на важность и значимость партизанских действий в общей борьбе советского народа с фашистскими оккупантами. В нем, в частности, говорилось: «ЦШПД предупреждает партизан и партизанок, командный и политический состав отрядов и бригад, что операция эта имеет исключительное значение, может сорвать все замыслы врага, поставить его в катастрофическое положение, и призывает действовать непрерывно и беспощадно уничтожать рельсы врага, и пока враг восстанавливает один участок, взрывать другой.

Эти действия и их результаты составят историческую заслугу партизанского движения перед Родиной».

В приказе о «Рельсовой войне» определялись в основном общие задачи партизанским силам. Более конкрет-

---

<sup>13</sup> Всенародное партизанское движение в Белоруссии в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941 — июль 1944), т. 2, кн. вторая, с. 21.

ные задачи для каждого отдельного отряда и бригады, привлекавшихся к операции, содержались в специальных приказах, которые были подготовлены оперативным отделом ЦШПД и подписаны на второй день после издания основного приказа. Партизанскому формированию определялся железнодорожный участок и количество рельсов, подлежащих уничтожению во время первого удара. Командирам и комиссарам предлагалось немедленно приступить к подготовке операции.

До партизанского командования довели ориентировочный срок начала операции — с 25 июля по 5 августа. Некоторым отрядам и бригадам указывалось также место, куда будет доставлен груз для обеспечения операции<sup>14</sup>.

Оставшиеся две недели, с 14 июля до предполагаемого начала операции, были использованы для всесторонней подготовки подчиненных штабов, партизанских соединений и частей к осуществлению «Рельсовой войны». Общий план операции и приказ № 0042 послужили основой для разработки планов в подчиненных ШПД.

При активной помощи офицеров оперативного отдела ЦШПД в Белорусском и в тех областных (фронтowych) штабах партизанского движения, которые привлекались к участию в операции, были составлены частные планы по нанесению одновременного удара, материальному обеспечению, подготовке инструкторов подрывного дела и ряд других. В них конкретно указывались намечаемые для разрушения участки железных дорог и их протяженность; партизанские формирования, привлекаемые к операции; степень намечаемого повреждения железнодорожных путей на этих участках; необходимое количество взрывчатки и боеприпасов; потребность в самолетах для доставки боевых грузов; площадки и места выброски грузов; аэродромы, с которых предполагалось перебрасывать грузы. Каждой бригаде, отряду отводился свой отрезок железной дороги. В связи с этим некоторые партизанские формирования пришлось передислоцировать.

В частных планах содержался и расчет на первый одновременный удар, т. е. указывалось количество рельсов для подрыва, потребный вес взрывчатых веществ и

---

<sup>14</sup> См.: Всенародное партизанское движение в Белоруссии в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941 — июль 1944), т. 2, кн. вторая, с. 28.

боеприпасов, а также расчет времени для подхода к объектам в сутках. Только для партизан Калининской, Смоленской и Орловской областей Центральным штабом партизанского движения ставилась задача подорвать в общей сложности около 49 тыс. рельсов на участках железных дорог длиной в 722 км. Для этого в партизанские отряды и бригады планировалось доставить самолетами свыше 12 т боевого груза, в том числе около 10 т взрывчатки.

Рассматривая вопросы планирования операции «Рельсовая война», следует отметить, что раньше других штабов ее разработка началась в Штабе партизанского движения на Центральном фронте. Эта работа велась под руководством начальника штаба А. П. Матвеева по указанию генерал-лейтенанта П. К. Пономаренко.

Еще 29 июня 1943 года, т. е. за полмесяца до утверждения общего плана проведения «Рельсовой войны» и приказа Центрального штаба партизанского движения по этой операции, командующий войсками Центрального фронта генерал армии К. К. Рокоссовский, стремясь с наибольшей эффективностью использовать партизанские силы для воздействия по коммуникациям орловской группировки противника в районе Курского выступа, утвердил два плана. Один из них назывался «План проведения операции «Рельсовая война» на железнодорожных магистралях противника временно оккупированной немцами территории Орловской области» и другой «План проведения сложного минирования железных дорог в районе боевых действий партизанских отрядов, подчиненных Штабу партизанского движения на Центральном фронте»<sup>15</sup>.

Согласно утвержденным планам операцию «Рельсовая война» на территории Орловской области планировалось провести поэтапно: «первоначально осуществить сложное минирование железнодорожного полотна сроком на 15—60 дней, после чего для маскировки сложного минирования на отдельных участках разрушить полотно железных дорог путем подрыва рельсов, а затем систематической высылкой диверсионных групп в составе 15—25 человек на железнодорожные магистрали противника для подрыва рельсов окончательно парализовать движение поездов».

<sup>15</sup> Партийный архив Брянского обкома КПСС, ф. 1650, оп. 2, д. 16, л. 114—117, 121—124.

11 июля 1943 г. А. П. Матвеев подписал приказ, в котором определялись задачи восьми партизанским бригадам и двум отдельным отрядам, дислоцировавшимся в южном массиве Брянских лесов. Партизанские части и соединения намечалось максимально приблизить к важнейшим железнодорожным магистралям в тылу той части орловской группировки противника, которая действовала против войск Центрального фронта. Ряд партизанских бригад должны были покинуть Брянский лес и передислоцироваться в западные районы Орловской области. К примеру, одному из наиболее боеспособных соединений, партизанской бригаде имени К. Е. Ворошилова, приказывалось перейти в район лесов восточнее Гомеля. Ее задача заключалась в том, чтобы путем минирования железнодорожного полотна, подрывом рельсов, взрывом и пуском под откос эшелонов с военными грузами противника вывести из строя железную дорогу Гомель — Сумы на участке Гомель — станция Тереховка. Не менее ответственные задачи должны были выполнять и другие формирования партизан Брянщины.

Проводя огромную организационную работу, связанную с подготовкой и проведением массированных ударов по вражеским железным дорогам, партизанское командование не забыло и об обеспечении советских патриотов соответствующими рекомендациями по штурму железнодорожных коммуникаций. С этой целью был обобщен богатый опыт диверсионной деятельности партизан, накопленный за предыдущие годы войны. В них были учтены характер местности, система охраны того или иного участка коммуникаций. Подробно останавливаясь на данном вопросе, начальник оперативного отдела Белорусского штаба партизанского движения А. И. Брюханов впоследствии вспоминал: «...Мы исходили из того, что бессмысленно навязывать партизанам какой-либо заранее заданный шаблон. Но нельзя было оставлять партизан без всякого «теоретического» пособия рекомендательного характера, содержащего в себе некие общие принципы, общую схему». Далее он рассматривает один из возможных вариантов боевого порядка партизан, предназначенного для штурма полотна железной дороги.

Согласно предложенной схеме боевой порядок должен был состоять из ударной группы, боевого прикрытия флангов ударной группы, заслонов на прилегающих к

объекту нападения дорогах, тылового прикрытия и нескольких вспомогательных групп. Наиболее подготовленный личный состав должен был включаться в ударную группу, которая, в свою очередь, состояла из боевых подразделений, атакующих охрану или прикрытия железнодорожного полотна; штурмовых групп, уничтожающих дзоты и доты противника и другие объекты, препятствующие минированию; групп минеров для подрыва рельсов.

Ценные практические советы и рекомендации содержались также в различного рода инструкциях и памятках, изданных большими тиражами Центральным штабом партизанского движения. За короткое время были подготовлены, размножены и отправлены во вражеский тыл такие пособия, как «Партизаны и партизанки, уничтожьте рельсы» (инструкция по подрыву рельсов 75-граммовой толовой шашкой), «Указания по разрушению водоснабжения железных дорог на территории, временно оккупированной противником», «Краткие указания по уничтожению рельсов на железнодорожных коммуникациях противника», «Техника диверсий партизан на коммуникациях противника» и многие другие.

Для обеспечения выполнения приказа о «Рельсовой войне» подпольные обкомы и райкомы партии, первичные партийные и комсомольские организации развернули среди партизан массовую политическую работу, разъясняя значение предстоящей операции. В партизанские зоны были направлены секретари и члены областных комитетов партии и обкомов комсомола. А тем партийным работникам, которые уже находились в зонах и бригадах, обкомы партии дали указания помогать партизанскому командованию, райкомам партии готовить личный состав к операции. В некоторых областях Белоруссии, например в Витебской и Могилевской, в июле были проведены зональные совещания секретарей райкомов партии, командиров и комиссаров бригад. Секретари обкомов побывали в бригадах и отдельных отрядах, рассмотрели планы предстоявших боевых и диверсионных действий, беседовали с секретарями партийных организаций, командирами и комиссарами, коммунистами и партизанами<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> См.: Жилинин Я., Поздняков И., Лузгин В. Без линии фронта. Минск, 1975, с. 255—256.

При подготовке к «Рельсовой войне» особое внимание уделялось вопросам обеспечения партизан всем необходимым для ведения боевых и диверсионных действий. Только в период с 15 июня по 11 июля 1943 г. ЦШПД отправил подчиненным штабам, оперативным группам и непосредственно в партизанские отряды 150 т тола, 156 тыс. м бикфордова шнура, 28,2 тыс. м пенькового шнура, 695 тыс. капсулей-детонаторов, 35 тыс. минных взрывателей.

Материально-техническое снабжение продолжалось в ходе всей операции. Большой объем работ по своевременной доставке боевых припасов и минно-подрывной техники осуществили Белорусский и областные штабы партизанского движения. Например, смоленским партизанам накануне операции, в июле, было заброшено 8,5 т взрывчатки, 20 тыс. капсулей-детонаторов, до 10 тыс. м бикфордова шнура, свыше 7 т боеприпасов, до 30 т продовольствия. Кроме того, в ходе операции дополнительно было заброшено свыше 16 т тола, боеприпасов и продовольствия. Белорусский штаб партизанского движения за короткий период организовал 121 самолето-вылет из советского тыла, в результате чего было доставлено до 120 т боевых грузов, главным образом боеприпасов и взрывчатки.

Снабжение партизан по воздуху было сложным и трудным делом. Наиболее обеспеченными оказались партизанские соединения, действующие в прифронтовых областях РСФСР, а также в восточных областях Белоруссии, и почти не получили помощи Большой земли партизанские отряды Пинской, Брестской, Барановичской и Белостокской областей.

Произошло это, во-первых, потому, что эти партизанские силы действовали на глубине более тысячи километров за линией фронта, и летчикам, перевозившим грузы, в короткие летние ночи не хватало летного времени покрывать такие большие расстояния, а днем полеты к партизанам не практиковались. Во-вторых, многие партизанские формирования этих областей вели в это время жестокие бои с карателями. Оказались блокированными противником партизаны Барановичской области и Заприпятской зоны Полесской области, что также затрудняло организацию полетов к партизанам, действующим в этих областях. В результате партизаны западных областей БССР были не в состоянии нанести

удары по железнодорожным коммуникациям противника в объеме, предусмотренном оперативным планом.

Советские патриоты, находившиеся на оккупированной земле, прекрасно понимали трудности снабжения по воздуху и постоянно заботились о пополнении боеприпасов и взрывчатки на месте, добывая их у противника, и в этом им активно помогало местное население. Нередко партизаны пополняли запасы взрывчатых веществ, выплавляя тол из неразорвавшихся артиллерийских снарядов и авиационных бомб. Для этого были организованы специальные мастерские. Так, партизаны Гомельского партизанского соединения с 1 мая по 1 августа 1943 г. выплавляли 8,5 т тола. В бригаде М. И. Герасимова (БССР) к концу этого года было выплавлено 4 т тола. Командование некоторых партизанских формирований специально выделяло для этого наблюдателей за неразорвавшимися бомбами<sup>17</sup>.

Взрывчатка являлась грозным оружием, но с ним необходимо было уметь обращаться. Поэтому вместе со взрывчаткой в партизанские бригады и отряды штабы направляли специально подготовленных инструкторов минно-подрывного дела, возлагая на них задачу по подготовке специалистов-подрывников.

Успешно была решена проблема доведения задач до партизанских формирований, непосредственных исполнителей спланированной операции с привлечением группы офицеров связи. Только в Белоруссию было переброшено 36 офицеров, уполномоченных доставить приказы, указания и инструкции в отряды и бригады, сохранив при этом скрытность. Командование партизанских штабов, пользуясь средствами радиосвязи, опасалось, что, если противнику удастся расшифровать хотя бы одну радиограмму, внезапность не будет достигнута, это повлечет за собой большие потери среди партизан, а возможно, и срыв всей операции.

Помимо доведения задач офицеры связи нередко выполняли и другие функции. Это были люди высокой военной культуры, хорошо знающие подрывное дело. Старший лейтенант А. Ф. Климентьев в июле 1943 г. был направлен в белорусские партизанские бригады Толочинского, Сенненского и Чашникского районов. До этого он

---

<sup>17</sup> Загорулько М. М., Юденков А. Ф. Крах плана «Ольденбург». М., 1974, с. 270.

работал в одной из школ, готовящих партизанские кадры, преподавателем минно-подрывного дела.

17 июля, как вспоминает А. Ф. Климентьев, он вместе с другими офицерами был вызван в Белорусский штаб партизанского движения. Там с ними беседовал секретарь ЦК КП(б) Белоруссии, начальник штаба П. З. Калинин. Он подробно проинформировал каждого офицера о тех функциях, которые предстояло выполнить ему во вражеском тылу. Затем их принял начальник ЦШПД П. К. Пономаренко. Климентьев получил задание отправиться в бригады С. Н. Нарчука, Н. П. Гудкова, В. С. Леонова и А. Ф. Данукалова с пакетами ЦШПД.

Прибыв в район базирования, Климентьев собрал командиров бригад и вручил им пакеты с приказом начальника ЦШПД и инструкциями на проведение «Рельсовой войны». Он ознакомил собравшихся с поставленной задачей, подчеркнул ее важность и обратил особое внимание на рациональное использование боеприпасов, тола и принадлежностей для огневого способа взрыва, поступающих для этой цели с Большой земли.

Как специалист Климентьев включился в подготовку к операции, обучая партизан подрывному делу. Не менее важными для обеспечения успеха операции явились его беседы с партизанами и населением, рассказы о героической борьбе воинов Советской Армии на фронте, о самоотверженном труде рабочих и колхозников в тылу, заботе партии и правительства о семьях фронтовиков и партизан<sup>18</sup>. Когда началась операция, А. Ф. Климентьев и другие офицеры связи оказывали помощь в ее проведении.

Широкая организаторская работа по подготовке к «Рельсовой войне» развернулась и в областных штабах партизанского движения. Калининский и Орловский штабы партизанского движения поставили задачи большей части партизанских формирований через начальников оперативных групп. Так, например, находившийся в Брянских лесах начальник Южной оперативной группы подполковник А. П. Горшков был вызван в Орловский штаб, где 17 июля 1943 г. на совещании работников штаба получил подготовленные письменные приказы и инструкции для партизанских бригад. По возвращении

---

<sup>18</sup> Якубовский Н. А. В тыл врага. Минск, 1979, с. 81—82.

во вражеский тыл он вручил эти документы командирам и комиссарам бригад и отрядов.

Для непосредственного руководства организацией подготовки операции к калининским партизанам вылетел начальник Оперативной группы при Военном совете 3-й ударной армии подполковник С. Г. Соколов. С его помощью штабы партизанских бригад разработали частные планы в соответствии с задачами, поставленными Центральным и Калининским штабами партизанского движения.

Личное участие этих хорошо подготовленных в военном отношении офицеров в составлении бригадных планов и подготовке партизан к операции во многом предопределило ее успех.

Некоторым командирам бригад боевая задача на операцию была поставлена непосредственно в штабах партизанского движения. Так, командир белорусской партизанской бригады «Пламя» Е. Ф. Филипских, находясь в Москве в Центральном штабе партизанского движения, лично получил приказ № 0042, письменные боевые распоряжения, а также инструкции по технике подрыва рельсов. Совершив перелет во вражеский тыл, он в ночь на 21 июля 1943 г. на парашюте приземлился в расположении своей бригады. На следующий день комбриг собрал всех командиров отрядов, ознакомил их с требованиями приказа по «Рельсовой войне» и каждому отряду поставил боевую задачу. Для успешного проведения операции в отрядах проводились занятия по обучению личного состава подрывному делу, изготовлялся необходимый инструмент и скобы для крепления толковых шашек. До 2 августа в каждом отряде было подготовлено не менее 15 подрывных групп по 4 человека в каждой<sup>19</sup>.

14 офицеров связи были использованы Западным штабом партизанского движения для доставки приказа начальника ЦШПД и других документов до исполнителей «Рельсовой войны». Старший лейтенант И. М. Головизнин вручил приказ командиру 4-й Клетнянской партизанской бригады (Орловская область) майору И. А. Панасенкову. Ознакомившись с ним, командир

---

<sup>19</sup> Всенародное партизанское движение в Белоруссии в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941 — июль 1944), т. 2, книга вторая, с. 93.

бригады собрал всех подчиненных командиров, комиссаров и начальников штабов. «Народные мстители объявляют фашистским захватчикам рельсовую войну, — сказал он. — Перед нашей бригадой поставлена задача: взорвать на участке Рассуха — Почеп (железная дорога Гомель — Брянск) 960 рельсов и вывести из строя станцию Жудилово». Командир бригады приказал начальнику штаба бригады совместно с начальником разведки разработать план проведения боевой операции. Особое внимание было уделено разведке района боевых действий. После тщательного инструктажа начальник бригадной разведки разослал разведчиков по разным направлениям. Они должны были изучить все возможные маршруты и подходы к намеченному участку железной дороги, расположение вражеских гарнизонов, их вооружение, систему и режим охраны объектов нападения<sup>20</sup>.

Обучение диверсионных групп проводилось под руководством опытного инструктора минно-подрывного дела старшего лейтенанта И. М. Головизнина. Бойцы изучали различные способы прикрепления толовых шашек к рельсам, правила обращения и использования капсулей, технику самого взрыва. Для практической отработки некоторых приемов действия подрывников в лагерь специально были доставлены несколько кусков рельсов.

Активно готовились к операции и другие партизанские формирования, участвующие в «Рельсовой войне».

## **НАЧАЛО «РЕЛЬСОВОЙ ВОЙНЫ»**

В жаркие июльские дни 1943 г. под Курском началась одна из крупнейших битв второй мировой войны. Советские войска в жестоких оборонительных сражениях обескровили наступающие группировки врага и 12 июля сами перешли в контрнаступление. В этот день войска левого крыла Западного и Брянского фронтов нанесли внезапный удар по 2-й танковой и 9-й немецко-фашистским армиям, оборонявшимся в районе Орла. 15 июля перешли в контрнаступление войска правого крыла Центрального фронта. С 12 июля коренным образом из-

---

<sup>20</sup> См.: Ильиных И. А. Шестьсот дней в боях и походах. Тула, 1969, с. 213—214.

менилась обстановка и в южном фланге Курского выступа, где войска Воронежского фронта нанесли мощный контрудар по группировке противника, наступавшей на Курск с юга. В результате враг был остановлен и вскоре начал отход. Воины Воронежского, а с 20 июля и Степного фронтов перешли к преследованию.

Стремясь задержать наступление, противник стал срочно перебрасывать на угрожаемые направления дивизии с других участков фронта. Чтобы сорвать попытку врага изменить соотношение сил в свою пользу, Ставка ВГК решила ввести в сражение свои резервы. Одновременно она дала указание Центральному штабу партизанского движения подкрепить удары советских воинов на фронте ударами в тылу и начать «Рельсовую войну» силами партизан Орловской области в ночь на 22 июля.

Партизанские формирования Орловщины представляли собой сплоченные боевые коллективы и имели богатый боевой опыт. Оценивая их возможности, командующий Брянским фронтом генерал армии М. М. Попов в статье «Фланговый удар Брянского фронта» писал: «В тылу противника в полосе Брянского фронта действовали партизанские отряды и бригады, патриотические дела которых широко известны. В их составе было много кадровых военных, сражавшихся с врагом за линией фронта. Мы считали помощь партизан важным фактором успеха предстоящего наступления...»<sup>21</sup>.

Накануне Орловский обком партии выпустил листовку — обращение к населению оккупированной врагом территории области. В ней говорилось, что на древней русской земле Орловщины развернулись ожесточенные бои, что Советская Армия, измотав силы противника в оборонительном сражении, сама перешла в наступление и приближается к Орлу. «В эти решающие дни боев, — призывал обком партии, — поднимайтесь все и бейте проклятого врага с тыла. Выходите ночами на дороги. Делайте завалы, вкапывайте бороны зубьями кверху, ройте ямы на большаках, разрушайте мосты... Враг не должен по русским дорогам подвозить боеприпасы к фронту»<sup>22</sup>. Эта листовка, содержание которой было до-

---

<sup>21</sup> Военно-исторический журнал, 1959, № 10, с. 21.

<sup>22</sup> В тылу врага. Листовки партийных организаций и партизан периода Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. М., 1962, с. 203—204.

ведено до каждого партизана, сыграла большую роль в поднятии боевого духа. Известие о переходе советских войск в наступление на орловском направлении и вера в скорое освобождение от фашистского ига воодушевили народных мстителей на ратные подвиги.

Первыми удар по коммуникациям врага нанесли партизаны, местом дислокации которых был южный массив Брянских лесов. Здесь действовало 11 партизанских бригад, объединенных общим командованием. Эта группа занимала исключительно выгодное положение, находясь в центре основных железнодорожных коммуникаций, питающих войска двух немецких групп армий «Центр» и «Юг».

20—21 июля партизаны по приказу командования покинули свои лагеря и поотрядно приступили к выдвиганию на заранее намеченные участки железных дорог. Многие партизанские формирования находились от запланированных объектов нападения на расстоянии до 120 км. Во время марша, который проходил по плотно насыщенной войсками противника местности, некоторые отряды были обнаружены и оказались втянутыми в бои.

К назначенному сроку в исходные районы вышли для удара пять из 11 партизанских бригад (Комаричская, «Смерть немецким оккупантам», «За Родину», им. Фрунзе, «За власть Советов») и отдельно действующий отряд им. Ворошилова. Проведя доразведку подступов и состояние охраны железных дорог, они по сигналу своих командиров захватили перегоны и приступили к минированию железнодорожного полотна. Результат произведенных диверсий превзошел все ожидания. За одну ночь этими партизанскими формированиями на участках Брянск — Льгов, Брянск — Унеча, Навля — Хутор Михайловский было подорвано 5845 рельсов вместо предусмотренных по плану первого удара для всех соединений Южной оперативной группы 2650 рельсов.

Особенно мощному штурму подверглась дорога Брянск — Хутор Михайловский, по которой осуществлялась связь между группами армий «Центр» и «Юг». Здесь было разрушено 3013 рельсов, или около 30 км железнодорожных путей. Для возобновления движения по ней противнику потребовалось трое суток. По данным разведки и показаниям пленных, простой большого количества воинских эшелонов, которые не могли двигаться из-за перебитых партизанами рельсов, имели место на

станциях Суземка, Алтухово, Кокоревка, Навля и Середино-Буда<sup>23</sup>. Так, 22 июля на станции Навля стояло 6 эшелонов, в том числе один эшелон с горючим. Часть этих эшелонов была отправлена обратно в Брянск, но на пути один из них нарвался на партизанскую мину, в результате паровоз и шестнадцать вагонов слетели под откос.

В Суземке 3 июля целые сутки стоял воинский эшелон с 7 шестиствольными минометами, 10 бронемашинами и автомашинами на гусеничном ходу и шестью 58-мм автоматическими пушками.

Эффективность удара партизан Брянских лесов вынуждены были признать и сами враги. Начальник транспорта группы армий «Центр» Г. Теске писал: «Обнаружено два новых метода борьбы партизан. 22 июля 1943 г. партизаны совершили, действуя главным образом на линиях подвоза группы армий «Юг» южнее Брянска, массовые подрывы на железных дорогах численностью до 500 с применением новых мин (без металлической оболочки, не обнаруживаемых миноискателем). Это было оперативное мероприятие, ибо участок Хутор Михайловский — Брянск, крайне необходимый для снабжения дивизий на фронте, в результате 430 взрывов был именно в критические моменты парализован в течение двух очень важных дней».

Действия брянских партизан велись в чрезвычайно сложных условиях. Немецко-фашистское командование еще накануне своего летнего наступления по плану «Цитадель» предприняло против них серию карательных экспедиций, которые, однако, не увенчались успехом. Не сломив мужественное сопротивление партизан в открытом бою, противник решил задушить их голодом, создав педиций, которые, однако, не увенчались успехом. Не смотря на помощь Большой земли продуктами питания, к середине июля 75 процентов личного состава группировки, блокированной гитлеровцами в Брянских лесах, оказалось сильно истощенным от голода, что не могло не повлиять на выполнение партизанами боевых заданий.

Для выполнения приказа 0042 о «Рельсовой войне»

---

<sup>23</sup> Партизаны Брянщины. Сборник документов и материалов о Брянском партизанском крае в годы Великой Отечественной войны. Тула, 1970, с. 366.

Комарическая партизанская бригада, которой командовал капитан В. В. Галкин, в ночь на 22 июля за 16 часов с трудом преодолела 23 км из района базирования до объекта диверсий. И это несмотря на то, что для выполнения операции был отобран наиболее здоровый личный состав. Проявляя большое мужество и волю, партизаны этой бригады своевременно и скрытно вышли к железнодорожной магистрали Навля — Хутор Михайловский, с боем захватили участок Кокоревка — разъезд Неруса и взорвали 1515 рельсов. Одновременно группы прикрытия, действующие на флангах, разгромили два опорных пункта врага, подавили два дзота, вырезали более тысячи метров телефонно-телеграфной линии связи. Железнодорожная охрана, потеряв в бою более 60 своих солдат и офицеров, разбежалась, сея панику среди оккупантов. Вражеские гарнизоны на станциях Навля и Хутор Михайловский были приведены в боевую готовность и заняли оборонительные позиции, ожидая нападения партизан. В течение двух суток дорога бездействовала, и только на третий день оккупанты, несколько прийдя в себя, приступили к ее восстановлению. Так же умело и энергично действовали и другие партизанские соединения.

В последующие дни накал борьбы на железнодорожных коммуникациях нарастал. К операции привлекались все новые и новые отряды южного массива Брянских лесов.

Один за другим лопались от партизанских мин рельсы, рушились мосты, летели под откос эшелоны. Гитлеровские гарнизоны были в растерянности. Их сил явно не хватало, чтобы отразить массированные, следовавшие один за другим удары. К 3 августа, дню начала общей операции, партизанами Брянских лесов было разрушено на основных путях подвоза и эвакуации 2-й танковой армии и 9-й полевой армии гитлеровцев 7712 рельсов, пущено под откос 17 воинских эшелонов, подорвано 8 мостов, уничтожено 1234 солдата и офицера противника.

В самый разгар Курской битвы гитлеровское командование лишилось возможности планомерно снабжать свои ударные группировки и восполнять потери. Так, 31 июля командующий группой армий «Центр» Г. Клюге докладывал верховному командованию вермахта: «...Боевая численность частей все время сильно снижа-

ется вследствие весьма медленного подвода пополнения... Желательные контрудары, к сожалению, таким образом становятся почти невозможными. Теперь задача заключается в том, чтобы поскорее оставить Орловскую дугу...»<sup>24</sup>.

Таким образом особое внимание обращалось на решающее значение по подтягиванию пополнения.

## **В БОИ ВСТУПАЮТ ГЛАВНЫЕ СИЛЫ**

Август ознаменовался мощными ударами советских войск на Центральном, Воронежском, Степном, Юго-Западном и Южном фронтах. Враг попал в тяжелое положение. Гитлеровцы начали срочно перебрасывать людские и материальные резервы. Здесь-то и должна была сыграть свою роль «Рельсовая война».

И вот настало 3 августа, вошедшее в историю партизанского движения как знаменательная дата. Ночью тысячи партизан Белоруссии, Украины, Орловской, Смоленской, Ленинградской и Калининской областей обрушили на линии железных дорог, питающих группы армий «Север», «Центр» и северную часть группы армий «Юг», удар огромной силы. Операция началась одновременно на огромной территории: до 1000 км по фронту и 750 км в глубину. На всех основных коммуникациях врага в течение нескольких часов грохотала сплошная канонада. Десятки тысяч взрывов сотрясли воздух, заставили задрожать землю. Ударные группы партизан начали громить гарнизоны врага, охраняющие дороги, мосты и станции. Партизанский резерв и жители окрестных деревень приступили к разрушению железных и шоссейных дорог, линий связи. Взлетали на воздух мосты и водокачки, горели стационарные постройки, метался обезумевший от паники и страха враг.

Из-за скрытности и внезапности партизанского удара охрана дорог и командование ближайших гарнизонов противника не могли разобраться в том, что происходит и принять активные меры против партизан. Утром на участки дорог, подвергшихся разрушению, прибыли

---

<sup>24</sup> Соловьев Б. Г. Вермахт на пути к гибели. Крушение планов немецко-фашистского командования летом и осенью 1943 г. М., 1973, с. 164—165.

различного рода эксперты и комиссии. Их глазам предстала ужасающая картина: на больших участках были перебиты и искорежены рельсы, во многих местах разрушены железнодорожные насыпи, подорваны мосты, приведено в негодность путевое хозяйство, сожжены станционные постройки. За один этот выход партизаны подорвали более 42 тыс. рельсов, что составило 262 км однокольного пути<sup>25</sup>.

Начальник Центрального штаба П. К. Пономаренко вспоминает, что всю ночь на 4 августа узел связи Центрального штаба партизанского движения работал с огромным напряжением, принимая невиданный поток радиogramм от партизанских отрядов, бригад, подпольных партийных центров о результатах рельсового удара<sup>26</sup>. Из анализа поступающих радиogramм стало очевидным, что массированные действия партизан явились для гитлеровцев полной неожиданностью и железным дорогам, которыми пользовался враг, нанесен большой урон.

В архивах тех лет сохранились донесения партизанских соединений, подпольных партийных и комсомольских органов. Это бесценные документы славы и мужества народных мстителей.

3 августа 1943 г. калининские и смоленские партизаны за три дня до начала Смоленской наступательной операции войск Западного и левого крыла Калининского фронтов нанесли мощный удар по железнодорожным коммуникациям Двинск — Козельск, Москва — Рига, Смоленск — Брянск, Невель — Витебск, питающих 4-ю и 3-ю танковую армии противника. В самый критический момент движение по этим дорогам было приостановлено.

Железная дорога Рига — Москва на всем 135-километровом участке от г. Новосokolьники до границы с Латвией была разрушена партизанами Калининской области. Оккупационные власти и фашистские железнодорожные органы были настолько ошеломлены и деморализованы, что в течение трех суток (4, 5 и 6 августа) почти не принимали мер к восстановлению<sup>27</sup>. Их охвати-

<sup>25</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945. Т. 3. М., 1967, с. 467.

<sup>26</sup> См.: Неман, 1974, № 4, с. 159.

<sup>27</sup> Непокоренная земля Псковская. Документы и материалы из истории партизанского движения и партийно-комсомольского подполья в годы Великой Отечественной войны. 1941—1944. Л., 1969, с. 326.

ла паника. Они без основания связывали этот удар с наступлением частей Советской Армии. Распространился слух, что Советская Армия прорвала фронт и движется вдоль железной дороги.

Несколько придя в себя и поняв, что массированный удар дело рук партизан, стремясь ослабить их авторитет в глазах местного населения, оккупационные власти стали распространять легенду о высадке 8-тысячного авиадесанта, который разрушил железную дорогу, но теперь якобы окружен и уничтожается.

Успешный налет партизан, растерянность и бездеятельность местных оккупационных властей привели в бешество высшее фашистское руководство. Были сняты с постов начальники железнодорожной охраны и коменданты в Себеже, Идрице, Пустошке. Подразделения так называемой «русской освободительной армии», охранявшие дорогу, были заменены немецкими.

Для быстрейшего восстановления железной дороги фашистское командование согнало жителей близлежащих селений, мобилизовало свои строительные части. Не имея запаса рельсов, гитлеровцы вынуждены были отказаться от восстановления второго пути и, снимая уцелевшие рельсы, восстанавливали только одну колею, укладывали укороченные и сваренные автогенном рельсы, загружая дорогу дополнительными перевозками, подвозили рельсы из Латвии.

Большой урон коммуникациям врага нанесли и партизанские формирования, действующие в полосе Западного фронта.

Так, партизанская бригада «За Родину» (командир И. А. Понасенков, комиссар Н. М. Сухоруков), дислоцирующаяся в Клетнянских лесах Брянщины, получила от Западного штаба партизанского движения задачу несколькими ударами взорвать железнодорожное полотно на участке Рассуха — Почеп магистрали Гомель — Брянск, где движение вражеских эшелонов в начале августа достигало 70 пар эшелонов в сутки. Задача осложнялась тем, что дорога усиленно охранялась. На станциях, разъездах и у мостов гитлеровцы держали крупные гарнизоны. На направлениях предполагаемого появления партизан были выдвинуты заслоны, сооружены окопы, завалы и всевозможные укрепления.

Изучив систему охраны железной дороги на этом участке и подступы к ней, командование бригады реши-

ло одновременным ударом разрушить более тысячи рельсов, взорвать мост около Пучковки и разгромить железнодорожную станцию Жудилово. В соответствии с принятым решением были определены четкие задачи всем партизанским отрядам бригады.

Атака началась в ночь на 3 августа 1943 г. по единому сигналу. Противник, намного превосходящий в силах партизан, был совершенно деморализован. К рассвету операция была закончена. Подразделения, выполнив поставленные перед ними задачи, организованно отошли от железной дороги.

В результате партизанского налета за одну ночь на протяжении 12 км было взорвано 1026 рельсов, железнодорожный мост через р. Дубна, разбита станция, сожжены три эшелона, состоявшие из платформ, загруженных 46 машинами, 6 танками и 4 орудиями, 30 вагонов с артиллерийскими снарядами и авиабомбами, 8 цистерн с бензином, 17 вагонов с патронами и 5 вагонов с живой силой. Кроме того, были уничтожены находившиеся в районе станции склады с зерном и боеприпасами, сенной пункт и маслозавод, взорваны все стрелки и семафоры, убито и ранено до 300 солдат и офицеров противника. Эта операция была самой крупной из всех боевых операций бригады, проведенных ею в годы Великой Отечественной<sup>28</sup>.

В эту же ночь 2-я Клетнянская бригада, которой командовал Т. М. Коротченков, совершила удачный налет на станцию Коммунар железной дороги Кричев — Унеча. На станции находилось три эшелона с авиабомбами, авиадвигателями и запасными частями к самолетам. Партизаны из противотанковых ружей обстреляли платформы с авиабомбами, которые стали рваться. Взрывной волной были сметены станционные постройки, приведено в негодность путевое хозяйство. В возникшем пожаре сгорели все вагоны с находящимися в них грузами. Одновременно диверсионные группы бригады подорвали 514 рельсов.

Наиболее чувствительными для гитлеровцев оказались диверсионные действия особого партизанского полка С. В. Гришина. 7 августа в ночь перед общим наступлением войск правого крыла Калининского и Западного фронтов подразделения этой части незаметно для охра-

---

<sup>28</sup> Партизаны Брянщины, с. 351.

ны на широком фронте вышли к дороге Орша — Могилев — важнейшей рокадной магистрали гитлеровцев и произвели 650 взрывов рельсов. Этот массовый подрыв железнодорожного полотна и последовавшие за ним аналогичные диверсии на много дней приостановили движение поездов по этой дороге<sup>29</sup>.

Всего партизанские соединения и отряды, входившие в подчинение Западного штаба партизанского движения, в период «Рельсовой войны» подорвали 14 тыс. рельсов, в том числе: полк С. В. Гришина — 2208 рельсов, 1-я Клетнянская бригада — 1950, полк под командованием И. Ф. Садчикова — 1480, Ворговская бригада — 909, отряд им. Котовского — 420<sup>30</sup>. Подобные налеты, согласованные по месту и времени с операциями советских войск на фронте, давали исключительно высокий эффект, так как они осуществлялись партизанами непосредственно в зоне боевых действий.

Вражеские эшелоны застревали на перегонах, становясь удобной мишенью для советской авиации. Многие из них так и не смогли сдвинуться с места и были захвачены наступающими частями Советской Армии.

Рельсовые удары на дорогах врага от прифронтовой зоны, где действовали партизаны Орловской, Калининской и Смоленской областей, стремительно разрастались в глубину оккупированной территории. В ночь на 3 августа в битву на рельсах вступила 74-тысячная высокоорганизованная армия белорусских партизан. Они одновременно нанесли удары по 46 крупным железнодорожным участкам и перегонам, питающим группу армий «Центр», в том числе таким наиболее важным для снабжения и эвакуации гитлеровских войск, как Белосток — Вильнюс — Псков, Седлец — Волковыск — Невель, Брест — Минск — Смоленск, Брест — Ковель, Невель — Орша — Гомель, Вильнюс — Минск — Гомель и другим. Под покровом темноты десятки бригад, сотни партизанских отрядов и диверсионных групп неожиданно для противника обрушились на линии железных дорог.

Участник «Рельсовой войны» командир бригады

---

<sup>29</sup> Партизанская борьба с немецко-фашистскими захватчиками на Смоленщине. 1941—1943 гг. Документы и материалы. Смоленск, 1962, с. 461.

<sup>30</sup> Война народная. Очерки истории всенародной борьбы на оккупированной территории Смоленщины 1941—1943 гг. М., 1985, с. 156.

им. Суворова, действовавшей в Витебской области БССР, А. П. Овсянников так описывал свои впечатления этой ночи: «Уже к началу 3 августа 1943 г. по всему участку железной дороги от Крулевщины до Прозороки были видны вспышки и слышны сильные взрывы. Эти взрывы то затихали, то еще с большей силой возобновлялись. Пламя и искры, поднимавшиеся от взрывов вверх, напоминали ночные фейерверки. Гул взрывов на железнодорожном полотне заглушал непрерывную дробь пулеметов и автоматов вражеской охраны»<sup>31</sup>.

В течение первых трех дней на дорогах Белоруссии партизаны подорвали 43 932 рельса, что составило 36 процентов рельсов, намеченных планом на всю операцию. Свой первый удар они нанесли во взаимодействии с 2—3 бригадами, а также самостоятельно действующими бригадами и отрядами. Как правило, участки железных дорог партизаны захватывали штурмом. На участки, удаленные на значительное расстояние от районов дислокации бригад и отрядов, а также сильно охраняемые противником, высылались небольшие диверсионные группы.

Чрезвычайно высокую активность на коммуникациях врага проявили партизаны Минского соединения. За период с 3 до 5 августа 1943 г. они подорвали около 8 тыс. рельсов, выведя из строя на 10 суток железную дорогу Молодечно — Минск<sup>32</sup>.

Белорусская партизанская бригада «Пламя» в ночь на 3 августа не только перебила 1510 рельсов на участке Марьина Горка — Талька железной дороги Минск — Гомель, но и при отходе заминировала железнодорожную насыпь минами замедленного действия, которые взрывались весь день 3 августа и не давали возможности гитлеровцам подойти к железнодорожному полотну для проведения восстановительных работ. По данным разведки, дорога также не работала 10 суток.

Исключительно эффективной оказалась и операция, проведенная партизанской бригадой им. Ленина Пинской области (командир В. А. Васильев, комиссар И. В. Зиборов). Бригада действовала в Ганцевичском районе

---

<sup>31</sup> Климов И., Граков Н. Партизаны Вилейщины. Минск, 1970, с. 269.

<sup>32</sup> Брюханов А. И. В штабе партизанского движения. Минск, 1980, с. 144, 145.

Западной Белоруссии и состояла из четырех отрядов, в которых насчитывалось около 1100 бойцов. 9 августа 1943 г. на участке Лунинец — Буды важной для противника рокадной железнодорожной линии Вильнюс — Барановичи — Лунинец — Сарны, соединяющей группы армий «Центр» и «Юг», бригада взорвала 2000 рельсов. Об этом взрыве и последующих событиях секретарь Пинского подпольного обкома писал: «Эффект операции был ошеломляющим, тем более что в эту ночь массовые взрывы рельсов произошли и на других участках железных дорог. Противник не был готов к восстановлению железнодорожного полотна: запаса рельсов у него не было. Ремонт дороги Барановичи — Лунинец, например, на участке Буды — Лунинец продолжался до середины сентября. 19 сентября немецкая транспортная комиссия приняла восстановленную железную дорогу Барановичи — Лунинец, а в ночь на 20 сентября народные мстители снова взорвали ее... Следующий ремонт дороги был закончен только 21 октября 1943 г.»<sup>33</sup>. Среди подрывников этой бригады было много комсомольцев и молодежи. Они сообщали в ЦК ВЛКСМ: «Выполняя приказ о партизанской борьбе, мы активизировали свою боевую деятельность, нанося врагу все более ощутимые удары по его коммуникациям. Нами взорвано 4 тысячи рельсов, в результате чего железная дорога Барановичи — Лунинец не работала два с половиной месяца. Эти взрывы — наш партизанский салют наступающей Красной Армии»<sup>34</sup>.

По докладу командира военно-оперативной группы при Могилевском подпольном обкоме КП(б) С. Г. Солдатенко-Сидоренко в «Рельсовой войне» участвовали все соединения и отряды области. С 3 августа по 11 сентября они осуществили четыре массовых диверсии на железных дорогах Орша — Жлобин, Могилев — Осиповичи, Орша — Минск, Минск — Бобруйск — Жлобин (в ночь на 3, 15 и 29 августа) и перебили 23 601 рельс, взорвали 4 железнодорожных моста, 3 водокачки и 2 водораспределительные колонки, разгромили 4 гарнизона охраны дорог, 3 станции со всем путевым хозяйством,

---

<sup>33</sup> Непокоренная Белоруссия. Воспоминания и статьи о всенародном партизанском движении в Белоруссии в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.). М., 1963, с. 270.

<sup>34</sup> Михайлов Н. А. Покой нам только снится. М., 1972, с. 322.

сожгли шпалорезный и шпалопропиточный заводы со складами готовой продукции, захватили большие трофеи<sup>35</sup>.

В этой операции в ночь на 3 августа особенно отличился 5-й партизанский отряд 15-й бригады (командир А. Ф. Симдянкин, комиссар С. А. Кренев). Отряд дислоцировался в Толочинском районе и к началу операции насчитывал в своем составе 120 партизан. На вооружении они имели 4 ручных пулемета, 5 автоматов, винтовки, боеприпасы и тол для проведения диверсий. По приказу командира бригады отряду предстояло действовать на участке Шклов — 8-й разъезд дороги Могилев — Орша и Толочин — Коханово магистрали Минск — Москва. Командир отряда, уяснив полученную задачу, через свой штаб, который возглавлял Д. Я. Прокопец, организовал тщательную разведку скрытых подступов к дороге, системы ее охраны и провел двухдневные учения на местности. Отряд был разделен на три части, каждая из которых имела диверсионные группы (по 3 человека в каждой) и группы прикрытия (силой до отделения), или, как их называли партизаны, заслоны. Заслоны, вооруженные пулеметами и автоматами, должны были действовать на флангах атакуемых железнодорожных участков и на путях возможного подхода противника.

Накануне операции во всех подразделениях прошли партийные и комсомольские собрания, на которых партизаны поклялись с честью выполнить поставленную Центральным штабом задачу и обеспечить авангардную роль коммунистов и комсомольцев в бою. Одновременно комиссаром отряда было проведено перераспределение партийных сил с таким расчетом, чтобы в каждой группе, отряде были коммунисты и комсомольцы, которые своим примером смогли оказать положительное влияние на беспартийных партизан в решительные моменты предстоящего боя.

В ночь на 3 августа партизаны заняли исходные позиции для атаки и в 24.00 одновременно совершили нападение на железнодорожное полотно. Ожившие огневые точки врага были сразу же подавлены метким пулемет-

---

<sup>35</sup> Всенародное партизанское движение в Белоруссии в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941 — июль 1944), т. 2, книга вторая, с. 230.

ным огнем заслонов. Затем в дело вступили диверсионные группы. Полностью владея инициативой, они заложили под каждый рельс толовые шашки весом 200 г, а на стыки рельсов — 400-граммовые шашки и по общему сигналу произвели их подрыв. Выполнив задание, все группы отошли в заранее назначенный район сбора. Было подорвано 103 рельса, и оба участка железных дорог, на которых действовали партизаны отряда, не работали 7 суток<sup>36</sup>. Комиссар отряда С. П. Савченко докладывал: «Во время проведения операции особо отличились комсомольцы М. Демин, В. Кейзеров, А. Казанцев, С. Иванов, И. Волков, Г. Волков, члены ВКП(б) Бондаренко, Дегтярев, кандидаты в члены ВКП(б) В. Зимин, Мачеховский, командиры взводов Петракевич, Цимбулов, Савин и командиры рот Курушев и Апанасенко. Эффект данной операции привел противника в замешательство. Такой успех операции явился результатом преданности бойцов и командиров своей Родине, партии Ленина, также желанием помочь Красной Армии в быстрейшем уничтожении врага и изгнании его из пределов нашей Родины». Активно также вели «Рельсовую войну» белорусские бригады Ф. Ф. Дубровского, В. Е. Лобанка, Н. В. Уткина, А. В. Романова, П. М. Романова, Ф. Г. Маркова, В. Т. Воронянского, И. Ф. Титкова, Н. Ф. Королева и многие другие.

И все же первый выход партизан на железные дороги не везде был по-настоящему массовым. Партизаны Барановичского соединения, которым пришлось вести тяжелые бои с карателями, были лишены возможности выделить более или менее крупные силы для участия в операции. В Полесской области, например, из сорока отрядов, объединенных в бригады, и восемнадцати действовавших самостоятельно, в ту ночь в «Рельсовой войне» участвовали лишь четыре отряда из бригады В. А. Короткевича. Подпольный обком партии в присутствии секретаря ЦК КП(б) Белоруссии Н. Е. Авхимовича обсудил итоги действий бригады В. А. Короткевича и выяснил причины недостаточной активности других отрядов области. Было отмечено, что некоторые командиры и комиссары бригад и отрядов не проявили должной

---

<sup>36</sup> Всенародное партизанское движение в Белоруссии в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941 — июль 1944), т. 2, книга вторая, с. 671—673.

настойчивости в подготовке к общему удару, переоценили силы противника, растянули сроки подготовки подрывников и формирования подрывных групп. Обком обязал подпольные райкомы как можно быстрее устранить эти недостатки, мобилизовать на «Рельсовую войну» не только всех партизан, но и по возможности жителей населенных пунктов, расположенных вблизи железнодорожных линий.

Решение подпольного обкома дало положительные результаты: полесские партизаны значительно активизировали подрывные действия и нанесли мощный удар по дороге Калининчи — Житковичи, подорвав свыше 5 тыс. рельсов. В течение четырех суток дорога была полностью парализована. На участках Старушки — Брожа, Старушки — Постолаы и Калининчи — Шатилки большое количество рельсов и шпал партизаны сбросали в болота, откуда их невозможно было достать, а железнодорожную насыпь перекопали<sup>37</sup>.

В августе «Рельсовая война» велась не только в тыловых районах группы армий «Центр», но и на коммуникациях немецкой группы армий «Север». Здесь действовали ленинградские партизаны, число которых на 1 августа составляло 4203 человека. Организационно партизаны входили в 5 бригад, отдельный партизанский полк и несколько отдельных отрядов<sup>38</sup>. Объектами их боевых действий были дороги Псков — Луга — Красногвардейск, Гдов — Псков, Слуцк — Сольцы, Слуцк — Новгород, Новгород — Луга — Волосов, Псков — Порхов — Старая Русса, по которым осуществлялся подвоз воинских грузов и живой силы противника к фронту. Удары партизан в августе 1943 г. слились с наступлением Ленинградского и Волховского фронтов, которые в это время перемалывали в боях части и соединения 18-й немецкой армии в Мгинском выступе. Действия партизан, направленные на помощь этим фронтам, координировал Ленинградский штаб партизанского движения и представитель Центрального штаба Герой Советского Союза Д. В. Емлютин.

Чтобы содействовать наступлению двух фронтов в Мгинской операции, ленинградские партизаны по прика-

---

<sup>37</sup> См.: Калинин П. З. Партизанская республика. Минск, 1973, с. 323—325.

<sup>38</sup> Битва за Ленинград, 1941—1944. М., 1964, с. 284.

зу ЦШПД нанесли свой первый удар несколько раньше общего срока начала «Рельсовой войны» — в ночь на 1 августа. Волховская бригада действовала на Витебской железной дороге, 2-я бригада — на Варшавской и дороге Псков — Дно, 5-я бригада — на Балтийской дороге. Другие партизанские части и соединения были связаны борьбой с карателями. В эту ночь партизаны взорвали 1308 рельсов, уничтожили железнодорожный мост, пустили под откос эшелон с воинскими грузами, в пяти местах вырезали 600 м телефонно-телеграфной линии связи. С 3 августа их удары по коммуникациям группы армий «Север» слились с общей операцией «Рельсовая война». За месяц партизаны только одной 3-й бригады взорвали 10 тыс. рельсов, пустили под откос 15 вражеских эшелонов, разгромили 7 гарнизонов<sup>39</sup>.

Одной из лучших операций этой бригады был комбинированный удар по железнодорожной станции Замогилье (дорога Псков — Нарва), нанесенный в ночь на 8 августа партизанами 3-го полка (командир В. П. Обьедков, комиссар А. Г. Григорьев). Станция охранялась сильным гарнизоном. Чтобы выполнить приказ командования бригады, полку необходимо было уничтожить немецкую охрану, которая открыла по наступающим партизанам ураганный огонь из автоматов, пулеметов и минометов. Операция оказалась под угрозой срыва. В этих сложных условиях героизм и мужество проявил комиссар полка А. Г. Григорьев. Он первым с возгласами: «За Родину!», «За Ленинград!», «Вперед!» бросился в атаку, увлекая за собой остальных партизан. Враг был разгромлен. Партизаны уничтожили все станционные сооружения, взорвали 8 железнодорожных мостов, несколько складов с боеприпасами и продовольствием, 1043 рельса. В бою было убито 25 и пленено 16 гитлеровцев, остальные бежали. В октябре 1943 г. отважный комиссар погиб в бою. Ему посмертно было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

И таких героических эпизодов было много. В августе партизаны до основания разгромили несколько крупных железнодорожных станций, в том числе такие, как Уза, Русаки, Кебь, Вешки и другие. Врагу был нанесен невосполнимый ущерб, его железнодорожный транспорт в

---

<sup>39</sup> Советские партизаны. Из истории партизанского движения в годы Великой Отечественной войны. М., 1961, с. 64.

период ожесточенных боев на фронте давал сильные сбои, дезорганизуя снабжение и эвакуацию войск. Об этом свидетельствует и приказ № 8 командующего группой армий «Север» от 19 августа 1943 г., в котором говорилось: «Повсеместно усиливающаяся деятельность партизан в тыловых районах направлена на разрушение коммуникаций армий. В течение истекшей ночи в результате на участках Псков — Порхов, Псков — Остров, Псков — Гдов и в других местах было отмечено еще девять взрывов...»<sup>40</sup>.

С 3 августа в «Рельсовую войну» включились также отдельные отряды и соединения партизан Украины, действовавших в северных тыловых районах группы армий «Юг» врага, противостоящего войскам Центрального, Воронежского и Степного фронтов. Их удары препятствовали передвижению вражеских войск, а также подвозу техники и боеприпасов в район Орла, Белгорода и Харькова. Большой урон оккупантам нанесли, например, многочисленные диверсионные группы партизанского соединения Н. Н. Попудренко, а также отряда А. Я. Ярового на железнодорожных линиях Новозыбков — Новгород — Северский, Гомель — Брянск, Гомель — Бахмач, Киев — Нежин.

Весьма эффективные удары наносились также по железным дорогам Бахмач — Киев, Полтава — Киев, Знаменка — Кировоград, Харьков — Лозовая, Шепетовка — Тернополь — Бердичев. Последний участок дороги был настолько разрушен, что немецко-фашистскому командованию пришлось осуществлять перевозки через Одессу<sup>41</sup>.

Результатом диверсий, организованных партизанами Украины с помощью минной техники, стали массовые крушения эшелонов на перегонах. Вместе с тем они успешно использовали и методы «Рельсовой войны». Так, в ночь на 16 августа подрывники отрядов им. Кутузова, им. Чапаева и других, действовавших в Ровенской области, подорвали железнодорожное полотно на расстоянии 5 км между станциями Горынь и Видибор. Магистраль была выведена из строя на целую неделю. Когда не хватало взрывчатки, партизаны разбирали железнодорожное полотно, а рельсы топили в болотах или же

<sup>40</sup> Неман, 1974, № 4, с. 139.

<sup>41</sup> Федоренко В. Действия советских партизан в битве под Курском. См.: Военно-исторический журнал, 1968, № 7, с. 115.

прятали в лесу. Достаточно сказать, что три соединения ровенских партизан подорвали и разобрали более 34 тыс. погонных метров железнодорожного полотна<sup>42</sup>.

Летом и осенью 1943 г. успешно вела «Рельсовую войну» на очень важной для гитлеровцев дороге Сарны — Лунинец 2-я партизанская бригада особого назначения под командованием С. П. Каплуна. Штаб бригады начинала с 15 августа каждую ночь высылал на дорогу диверсионные группы, которые взрывали 100—150 рельсов на участках, достигавших нередко 40 км. Одновременно с партизанами над разрушением «железки» трудились и местные жители из окрестных деревень Хочина, Бухличей, Жадени, Ворони и других, иногда по 400 человек одновременно. Под прикрытием партизанских отрядов, используя инструмент, захваченный партизанами в железнодорожных будках, а также простейшие приспособления, они развинчивали болты на стыках рельсов, поднимали крепкими заранее заготовленными дубовыми кольями одновременно все 12-метровое звено вместе со шпалами и рельсами, подкладывали под него катки из бревен и на волах волокли это звено в лес, где его прятали или топили в болоте. К утру партизаны минировали изуродованную насыпь самодельными трудноизвлекаемыми противопехотными минами и вместе со своими добровольными помощниками уходили на передышку.

Днем к разрушенным участкам пути спешили немецкие ремонтные поезда и дотемна пытались устранить повреждения, а ночью партизаны и крестьяне вновь выводили дорогу из строя. Это было жестокое состязание, и каплуновцы посмеивались, что «дневная смена» никак не может угнаться за «ночной сменой».

«Рельсовая война» подкреплялась «войной на рельсах»: народные мстители совершали крушения эшелонов, уничтожали ремонтные поезда. Так, всеми возможными средствами 2-я бригада особого назначения держала дорогу Сарны — Лунинец, не пропуская ни одного эшелона от Домбровицы до самой Горыни шестьдесят пять дней, с 15 августа по 19 октября 1943 г.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Украинская ССР в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941—1945 гг. Т. 2, Киев, 1975, с. 257.

<sup>43</sup> Бринский А. П. По ту сторону фронта. Воспоминания партизана. Книга вторая. М., 1961, с. 298.

Украинские партизаны в результате сложившейся дислокации не могли привлечь к операции крупные силы, организовать повсеместные удары по разрушению железнодорожного полотна. Поэтому подобные операции проводились эпизодически и в ограниченных масштабах.

Вместе с тем удары партизан по коммуникациям врага, осуществленные одновременно в тыловых районах трех групп немецко-фашистских армий на всю их глубину от линии фронта до западной границы СССР, существенно повлияли на работу железнодорожного транспорта, создали для немецко-фашистского командования значительные трудности в подвозе пополнения и эвакуации, облегчили действия советских войск по разгрому врага. Свидетельство тому — записи, сделанные в дневнике верховного командования вермахта (ОКВ) в августе 1943 г. Так, 4 августа в нем отмечалось: «Движение по железным дорогам на Востоке часто прекращается из-за подрывов рельсов (в районе группы армий «Центр» 3.8 произошло 75 больших аварий и 1800 взрывов). Движение поездов в районе группы армий «Центр» с 4.8 прекращено на 48 часов». Еще более красноречивая запись появилась в дневнике 6 августа. «За последние ночи, — говорилось в нем, — существенно изменилось положение на железных дорогах из-за молниеносно проведенной серии взрывов, которые парализовали все движение в тылу группы армий «Центр»<sup>44</sup>. «1763 новых взрывов... являются серьезной угрозой для снабжения войск».

Взятый в плен ефрейтор 453-го пехотного полка на допросе в штабе Брянского фронта показывал, что он в составе маршевого батальона выехал из Германии на восточный фронт 1 августа 1943 г., а в Брянск прибыл только 15 августа. В пути их эшелон многократно задерживался из-за взрывов дороги партизанами. Остановки эшелона начались в районе Лиды и особенно частыми были в районе Могилева.

Штабы доносили, что многие части и соединения гитлеровцев спешно выгружались из эшелонов и следовали к фронту или отходили в глубь тыловых районов пешком или на автотранспорте. Так, 68-я и 125-я пехотные

---

<sup>44</sup> Всенародная борьба в Белоруссии против немецко-фашистских захватчиков. Т. 2, Минск, 1984, с. 237.

дивизии, перебрасываемые из Молодечно на Минск, в связи с разрушениями путей вынуждены были выгрузиться на станции Олехновичи и продолжать путь на автомашинах<sup>45</sup>. В это время партизаны разрушили 67 мостов на пути движения этих соединений и неоднократно налетами и засадами заставляли противника развертываться в боевой порядок. Это вызвало еще большее снижение темпа его продвижения к фронту. В другом донесении сообщалось, что по причине подрыва рельсов на станции Борисов выгрузилась немецкая танковая часть, которая последовала к линии фронта своим ходом.

Группа бывших гитлеровских генералов, обобщая опыт борьбы с советскими партизанами для штаба американских оккупационных войск в Западной Германии, отмечала, что «железнодорожные пути взлетали на воздух с точностью часового механизма. Иногда разрушения были настолько значительными, что снабжение фронта ставилось под угрозу. В отдельные периоды движение ночью по важным железнодорожным линиям совершенно прекращалось. Поезда могли двигаться только в дневное время, причем впереди паровозов прицеплялись вагоны с песком, а поезда следовали один за другим на расстоянии зрительной связи. Однако и днем движение прекращалось, если железнодорожное полотно, несмотря на усиленную охрану, было ночью взорвано»<sup>46</sup>.

На удары партизан гитлеровцы реагировали усилением охраны железной дороги, что, в свою очередь, изменяло тактические приемы действий народных мстителей по плану «Рельсовой войны» на коммуникациях врага. Так, при нанесении первого повсеместного удара, произведенного партизанами в ночь на 3 августа, была применена тактика крупных налетов. Для противника такая форма борьбы оказалась полной неожиданностью и он не был готов к ее отражению. На железнодорожном полотне встречались довольно редкие патрули и имелось сравнительно небольшое количество пулеметных точек в дзотах, а основные силы охраны были сосредоточены в гарнизонах вдоль линии железных дорог.

Воспользовавшись этим обстоятельством, бригады и отряды, действуя в полном составе, под покровом ночи

---

<sup>45</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945, т. 3, с. 467.

<sup>46</sup> Там же, с. 468—469.

на широком фронте скрытно выдвинулись к железнодорожному полотну и почти повсеместно овладели назначенными им объектами диверсий, подавив и разогнав небольшие силы железнодорожной охраны. Затем заранее подготовленные многочисленные группы подрывников, в состав которых входило до 70 процентов личного состава партизанских формирований, под прикрытием подразделений обеспечения (заслоны, засады, разведка) приступили к минированию полотна и его подрыву.

Для организации подрывов калининские партизаны, например, применяли два способа: 1) конвейер — один подрывник закладывает заряды, другой следует за ним и подрывает; 2) подрывник весь процесс производит один. Способ конвейера не оправдал себя — зажигающий бикфордов шнур тратил много времени на розыск заложенных зарядов и в отдельных случаях не находил всех, поэтому работа производилась следующим образом: вначале подрывник закладывал все имеющиеся в его распоряжении заряды, после чего подрывал их. Для того чтобы не потерять заряд, около каждого из них втыкалась ветка.

Выполнив поставленные задачи, диверсионные группы и группы обеспечения собирались в назначенных районах и, используя темное время, возвращались в места базирования.

Уже на вторые сутки операции обстановка на коммуникациях врага значительно изменилась. Боясь дальнейшего разрушения путей, Гитлер был вынужден специальным приказом «привлечь к охране железных дорог все силы... не задействованные на фронте, в том числе учебные, резервные соединения и нелетный состав авиации». В этих условиях захват участка полотна крупными силами с боем давал меньше шансов на успех, так как противник успевал подтягивать резервы к району действий и операция, по существу, срывалась. Проведение операции «Рельсовая война» в связи с этим становилось все труднее, выход на полотно железных дорог целыми отрядами стал невозможен. Партизаны были вынуждены изменить тактику. Отказавшись от действий бригадами и отрядами, они перешли к диверсиям мелкими группами одновременно на большом протяжении железных дорог и, как правило, в таких местах, где противник меньше всего ожидал нападений. Нередко нападения совершались в дневное время или на рассвете. Это тоже

приносило успех. Небольшой группе было легче незаметно подойти к намеченному объекту и воспользоваться преимуществом внезапности, а при отходе укрыться или обойти засады врага.

Немецкий генерал, инспектирующий охрану железных дорог, в связи с такой тактикой партизан был вынужден признать, что все принятые гитлеровцами меры не давали положительных результатов. «Даже тогда, когда патрули следовали друг за другом через каждые 18 минут, — докладывал он своему начальству, — под рельсы были подложены мины».

В ответ на такую тактику противник стал еще больше насыщать огневыми средствами линии железных дорог, а на отдельных участках в непосредственной близости к полотну в полевых укреплениях размещать подразделения и части, несущие охрану коммуникаций. Гитлеровцы опоясывали участки дороги проволочными заграждениями, устраивали минные поля на подходах к полотну, вырубали леса по обеим сторонам магистралей на расстоянии от 50 до 300 м, устанавливали запретные зоны. Многие участки были оборудованы автоматическими сигналами, дававшими знать о приближении партизан.

Выход на дороги без боя стал невозможен. Теперь партизаны концентрированными ударами одновременно нескольких бригад с боями прорывались к железным дорогам. В таких операциях бригадам приходилось не только сковывать гарнизоны противника, прикрываться заслонами с флангов, но и сбивать охранение противника непосредственно с железных дорог. Минеры устанавливали заряды и подрывали рельсы под огнем противника. Партизаны пускались и на хитрости: устраивали отвлекающие, ложные взрывы неподалеку от намеченных объектов диверсий, и когда фашистская охрана устремлялась на помощь соседу, в слабо защищенные места отправлялись партизаны, производившие взрывы.

Разрушение железнодорожных путей велось не только с помощью взрывов. Некоторые бригады при активной помощи местного населения организовали их уничтожение вручную. Например, бригаде под командованием В. М. Талаквядзе было приказано разрушить железнодорожное полотно между станциями Сиретино и Оболь. Три отряда после захвата полотна, который был осуществлен с боем, заняли оборону. Под их прикрыти-

ем четвертый отряд вместе с добровольцами из местного населения приступили к разборке двухколейного пути. Более четырех часов продолжалась тяжелая, изнурительная работа, в которой одновременно участвовало более 3 тыс. человек. Партизаны и местные патриоты ключами развинчивали рельсы, ломами раздвигали их, а затем топили в болоте. Всего таким способом было уничтожено 5 км пути, вилами и топорами порвана связь на протяжении 7600 м, в нескольких местах перекопана железнодорожная насыпь. Трое суток потребовалось противнику для ликвидации последствий диверсий.

В другом сообщении, поступившем в ЦШПД, говорилось: «В августе бригадой Ф. Ф. Дубровского на участке станция Бурбино — 116 разъезд (железная дорога Лепель — Орша) разобран путь протяжением 2,9 км, чем окончательно сорван план противника восстановить эту железную дорогу».

Если условия местности не позволяли утопить снятые с насыпи рельсы в болотах или водоемах, то их стермилось превратить в груды металллолома. Начальник оперативного отдела Белорусского ШПД А. И. Брюханов, вспоминает, что гомельские партизаны при активной помощи местного населения демонтировали рельсы и шпалы и устраивали из них нечто вроде слоеного пирога (рельсы — шпалы, рельсы — шпалы), а затем все это поджигали. В гигантском костре рельсы коробились и приходили в полную негодность.

Партизаны Минщины приноровились так изгибать стальные рельсы, что полностью исключало их применение для восстановления полотна.

Все эти способы вывода из строя коммуникаций врага не требовали взрывчатки и служили хорошим дополнением к основной части операции «Рельсовая война».

Стараясь восполнить дефицит в рельсах, гитлеровцы перешивали двухпутные участки на однопутные, сваривали перебитые рельсы и даже ввозили их из Польши и Германии, увеличивая тем самым напряженность железнодорожных перевозок. Чтобы восстановить пути, оккупанты вынуждены были только в августе 1943 г. использовать для подвоза рельсов около 5 тыс. двухосных платформ и сотни паровозов<sup>47</sup>.

Одновременно с рельсами партизаны уничтожали и

---

<sup>47</sup> Военно-исторический журнал, 1965, № 3, с. 45.

шпалы. Гитлеровцы пытались увеличить их производство на лесопильных заводах. Учитывая это, партизаны наносили удары и по этим предприятиям оборонной промышленности. О подобных диверсиях свидетельствуют многочисленные донесения в ЦШПД в августе 1943 г.

«11 августа подрывниками бригады «Вперед», которыми командовал С. Г. Шанин, в г. Костюковичи Гомельской области взорваны котлы комбината, выпускающего шпалы и брусья для железных дорог, выведен из строя лесопильный завод и электростанция города.

23 августа диверсионной группой отряда им. Дзержинского из бригады им. Ленина Пинской области в местечке Денисовичи (50 км севернее Лунинец) взорван двигатель лесопильного завода и выведен из строя маневровый паровоз.

29 августа партизанским отрядом им. Куйбышева Пинской области в местечке Телеханы (50 км северо-западнее Пинска) уничтожен лесозавод и 100 кубометров лесоматериала».

По данным железнодорожной дирекции фашистской группы армий «Центр», до июля 1942 г. в результате деятельности партизан оккупанты теряли ежемесячно одних только шпал 270 тыс. В ходе «Рельсовой войны» положение дел с заготовкой лесоматериалов для производства шпал значительно осложнилось. В этой связи определенный интерес представляет свидетельство американского буржуазного историка Д. Амстронга, исследовавшего партизанское движение на территории СССР в годы второй мировой войны. «Видимо, самым серьезным результатом действий партизан в области сельского хозяйства было разрушение лесозаготовок немцами. Центры лесозаготовок находились в районе интенсивных действий партизан. Они разрушили или захватили много маленьких лесопилен на Припяти и около Брянска, прервали сплав леса на Припяти, Березине, Днепре и Соже. К августу 1943 г. немцы оказались лишенными примерно 80% бревен и пиломатериалов и добывали необходимую древесину на Украине, так как половина белорусских лесопилен была разрушена и 44% квоты по лесозаготовкам не было выполнено, лес остался на корню».

«Рельсовая война» все разрасталась. Каждую ночь уничтожались тысячи рельсов, разрушалось полотно дороги, летели под откос эшелоны.

К моменту завершения Курской битвы и переходу советских фронтов в общее наступление партизаны разрушили 171 тыс. рельсов, или 1060 км железных дорог в пересчете на одну колею. Особенно мощному штурму подверглись самая прямая магистраль, соединяющая Германию с фронтом, Брест — Калининвичи — Брянск, и рокада Невель — Орша — Унеча — Хутор Михайловский. На первой из них в августе было уничтожено около 28 тыс. рельсов, а на второй — более 13 тыс.<sup>48</sup>.

Полностью оказались разрушенными такие железнодорожные линии, как Тимковичи — Осиповичи, Бобруйск — Старушки, Жлобин — Калининвичи. По дорогам Новосokolьники — Резекне, Псков — Дно, Невель — Полоцк, Навля — Хутор Михайловский, Полоцк — Двинск, Полоцк — Молодечно, Жлобин — Гомель, Могилев — Кричев движение было парализовано на 3—15 суток. Значительно снизился темп перевозок по железным дорогам Кричев — Унеча, Брянск — Унеча, Гомель — Брянск, Брянск — Льгов, Волковыск — Невель, Вильнюс — Минск, Минск — Гомель, а магистрали Могилев — Кричев, Полоцк — Двинск, Могилев — Жлобин вообще не работали в течение августа 1943 г.

«Рельсовая война» продолжалась весь август и первую половину сентября. Прделанная за это время партизанами боевая работа характеризуется следующими показателями (табл. 1).

Из приведенных в таблице данных видно, что приказ ЦШПД от 14 июля 1943 г. успешно выполнялся. Всего партизанами было перебито 214 705 рельсов, что составило 1342 км пути в одну колею<sup>49</sup>. В целом задача была перевыполнена. Сравнительно небольшой вклад в «Рельсовую войну» ленинградских партизан объясняется тем, что в августе 1943 г. почти все их силы были скованы боями с карателями.

В результате действий партизан железнодорожные перевозки врага в августе — сентябре 1943 г. были снижены на 35—40 процентов. Это была большая помощь Советской Армии.

Однако «Рельсовая война» — это не только перебитые рельсы. Она включала в себя большой комплекс ди-

---

<sup>48</sup> Битва на Курской дуге, 1943. М., 1975, с. 147.

<sup>49</sup> История второй мировой войны, 1939—1945, т. 7, с. 308.

## Итоги выполнения партизанами заданий ЦШПД в операции «Рельсовая война» \*

Республики	Общее количество рельсов на всю операцию			Количество рельсов в 1-м одновременном ударе. 3.8.1943 г.	
	по плану (шт.)	выполнено (в шт.)	в % к заданию	выполнено (в шт.)	в % к заданию
Белорусская ССР	130 400	132 832	102	21 664	210
Калининская обл.	23 350	29 299	125	5 635	380
Смоленская обл.	13 470	14 149	105	9 246	220
Орловская обл.	12 200	16 968	138	5 845	—
Ленинградская обл.	33 740	14 357	42,5	300	—
Украинская ССР	—	7 100	—	—	—
Итого	213 160	214 705	100,7	—	—

\* Таблица составлена на основании отчетных данных Центрального штаба партизанского движения: ЦПА ИМЛ ф. 69, оп. 1, д. 790, л. 38, 105, 144, 160, 185-а; д. 10, л. 33; д. 25, л. 34.

версионных акций на всех коммуникациях врага — железнодорожных, автотранспортных, водных и воздушных, подкрепляемых ударами по гарнизонам и другим важным объектам. Так, только белорусские партизаны за время «Рельсовой войны» подорвали 836 эшелонов, в том числе 3 бронепоезда, вывели из строя 6343 вагона и платформы, 18 водокачек, разрушили 184 железнодорожных моста и 556 мостов на грунтовых и шоссейных дорогах, уничтожили 119 танков и бронемашин, 1429 автомашин, разгромили 44 вражеских гарнизона. В результате взрыва шести шлюзов, осуществленных партизанами Полесского соединения, прекратилось движение по Днепровско-Бугскому каналу. На Днепре, Десне и Припяти украинские партизаны в навигацию 1943 г. потопили и вывели из строя 90 пароходов, барж, катеров и моторных лодок<sup>50</sup>. Удары партизан по коммуникациям врага оказывали значительное влияние и на использование авиации. «Особенно сократилось снабжение горючим, которое было крайне затруднено в результате действий партизан, — отмечалось в дневнике ОКВ. — 6-й воздушный флот еще в июне 1943 г. до начала операции «Цитадель» израсходовал 8634 т авиационного горючего, но получил за то же время только 5722 т. Поэтому тактическое использование авиации регламентировалось наличием горючего»<sup>51</sup>.

Согласно сводке командования группы армий «Центр» от 15 сентября 1943 г. только в августе 1943 г. партизаны предприняли 781 нападение на железнодорожные узлы и станции, организовали 217 крупных и 12717 мелких взрывов, а также 3011 взрывов мин. В мастерских депо и на других объектах отмечались многочисленные акты саботажа рабочих. В результате было повреждено 74 паровоза и 214 вагонов, пущено под откос 80 паровозов и 625 вагонов, разобрано 150 км железнодорожных путей.

Командир корпуса немецких охранных войск этой группы армий докладывал, что только за один август число взрывов рельсов увеличилось в 30 раз<sup>52</sup>.

Приведенные факты свидетельствуют о том, что

<sup>50</sup> История второй мировой войны 1939—1945, т. 7, с. 308—309.

<sup>51</sup> Великая Отечественная война 1941—1945. Краткий научно-популярный очерк. М., 1970, с. 349.

<sup>52</sup> Всенародная борьба в Белоруссии против немецко-фашистских захватчиков, т. 2, с. 238.

«Рельсовая война» нанесла противнику огромный урон. Одновременно она явилась показателем целеустремленного и массированного использования сил советских партизан для нарушения основных путей подвоза и эвакуации противника в период Курской битвы и Смоленской наступательной операции. «Впервые партизанами проведена операция небывалых размеров по срыву немецкого подвоза путем планомерного и внезапного нарушения железнодорожного сообщения... — говорилось в одном из документов группы армий «Центр» от 31 августа 1943 г., захваченного советскими партизанами. — Систематическое сосредоточение у главных путей подвоза к фронту и важнейших путей связи по фронту (Борисов—Орел, Минск—Гомель, Витебск—Жлобин, Могилев—Унеча) является ярким признаком централизованного управления.

Выступление сразу всех партизан еще раз свидетельствует о наличии твердого военного командования, которое ставит все более крупные задачи».

«Рельсовая война» продемонстрировала высокий уровень руководства партизанскими силами, их способность решать не только тактические, но и крупные оперативно-стратегические задачи во взаимодействии с Советской Армией.

«Победе советских войск под Белгородом, Орлом и Харьковом, — отмечал Маршал Советского Союза Г. К. Жуков, — во многом способствовали партизаны, действовавшие в тылу противника. Особенно большую «Рельсовую войну» вели они в Белоруссии, Смоленской, Орловской областях и Приднпровье»<sup>53</sup>.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Трудно переоценить значение боевой операции, проведенной партизанами летом и осенью 1943 г. «Рельсовая война» дезорганизовала работу железнодорожного транспорта, сорвала регулярную доставку грузов врага к фронту и тем самым облегчила действия советских войск. Вследствие больших перебоев в работе железных дорог, направлявшиеся на фронт немецкие воинские час-

---

<sup>53</sup> Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. Т. 2. М., 1974, с. 194.

ти часто вынуждены были следовать походным порядком или на автомашинах.

Важно отметить, что в «Рельсовой войне» были найдены такие приемы борьбы на коммуникациях врага, которые в наибольшей степени соответствовали возможностям широких народных масс. Если раньше на выполнение боевых заданий выходили лишь отдельные группы подрывников, то с августа 1943 г. положение резко изменилось: к диверсионной работе были привлечены целые бригады и соединения, тысячи патриотов из состава невооруженного партизанского резерва. Каждый из них нашел в этой операции место применению своих сил и военных знаний. Одни уничтожали охрану, сбивали вражеские заслоны, блокировали участки захвата пути; другие с помощью тола рвали рельсы, водонапорные башни, выводили из строя паровозы, вагоны, станционное оборудование; третьи, не имевшие оружия, и таких было большинство, спиливали телеграфные столбы, рвали связь, растаскивали и топили в болотах и реках рельсы и шпалы, поджигали мосты, хранилища, перекапывали пути и т. д. Доступность этих способов борьбы на путях движения противника сделала их чрезвычайно популярными в народе. Они с успехом применялись в конце 1943 г. в период битвы за Днепр, в 1944 г. при окончательном снятии блокады Ленинграда и разгроме группы армий «Центр» в Белоруссии.

«Рельсовая война» потребовала от противника привлечения дополнительных сил для охраны железных дорог. Летом 1943 г. гитлеровское командование для борьбы с партизанами вынуждено было держать в своем тылу более 25 дивизий и много карательных частей и подразделений<sup>54</sup>. «Глубинные районы вдали от дорог, — вспоминает бывший начальник ЦШПД П. К. Пономаренко, — остались без охраны. Их сейчас же захватили партизаны. Это позволило защитить мирное население от угона в Германию, лишить противника местных экономических ресурсов. Таковы последствия «Рельсовой войны», ее стратегический результат»<sup>55</sup>.

Велико и политическое значение «Рельсовой войны». Она активизировала борьбу советских людей на оккупиро-

---

<sup>54</sup> Колтунов Г. А., Соловьев Б. Г. Огненная дуга. М., 1973, с. 164.

<sup>55</sup> «Уходили в поход партизаны». Смоленск, 1973, с. 23, 24.

рованной территории, вовлекла в нее новые силы. Только в Белоруссии за дни операции партизанские ряды выросли более чем на 17 тыс. человек<sup>56</sup>. В рельсовых ударах широкое участие приняло и местное население.

«Рельсовая война» ухудшила моральное состояние гитлеровских солдат и офицеров, что резко снизило ударную мощь и боеспособность их армии. «Ущерб, нанесенный немецкой армии партизанской войной, — отмечали английские исследователи Ч. О. Диксон и О. Гейльбруни, — нельзя определять только числом убитых и раненых и количеством уничтоженных орудий и складов. К этому еще следует прибавить потерю немецкой армией боеспособности и ударной мощи, значение которых трудно оценить в цифрах. Главное состоит в том, что ухудшилось моральное состояние солдат, которые воевали в стране, где каждый гражданин мог оказаться партизаном, а каждый необычный шум — сигналом начала партизанской атаки»<sup>57</sup>. Эту же мысль высказал и другой английский военный историк Дж. Фуллер. «В России партизаны, — писал он, — число которых все время возрастало, вселяли ужас в сердца немецких солдат, разбросанных вдоль бесконечной линии сообщения. На огромных пространствах, через которые проходили коммуникации, партизанские отряды играли такую же роль, как и стаи подводных лодок в Атлантическом океане»<sup>58</sup>.

В связи с этими свидетельствами особо нелепо и лживо выглядит утверждение реакционного американского буржуазного историка Э. Хауэлла, который в книге «Советское партизанское движение. 1941—1944» пишет, что действия партизан в 1943 не отличались эффективностью, так как они «не парализовали железнодорожные линии; отступление немцев проходило беспрепятственно и почти по плану, с небольшим процентом потерь эшелонов с войсками».

Партизанские действия в «Рельсовой войне» имели ярко выраженный наступательный характер. Они осуще-

---

<sup>56</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945, т. 3, с. 468.

<sup>57</sup> Диксон Ч. О., Гейльбруни О. Коммунистические партизанские действия. Перевод с английского. М., 1957, с. 82.

<sup>58</sup> Фуллер Дж. Вторая мировая война 1939—1945 гг. Стратегический и тактический обзор. Перевод с английского. М., 1956, с. 332.

ствлялись в рамках общего замысла операций, проводившихся советскими войсками. Гитлеровский генерал Л. Рендулич признавал: «Централизованность руководства партизанскими отрядами была очевидна, ибо при подготовке и проведении какого-либо значительного наступления немецких или русских войск партизаны в этом районе немедленно активизировали свои действия... Эти действия стали тяжелым бременем для армии и представляли собой немалую опасность. Ни на одном другом театре военных действий не было такого тесного взаимодействия между партизанами и регулярной армией, как на русском»<sup>59</sup>.

Военная история не знала примера, когда партизанское движение было столь народным, массовым, организованным и согласованным с действиями регулярной армии, как это было в Великой Отечественной войне. «Партизанская борьба, — писал М. И. Калинин, — в которой участвовали все национальности СССР, населяющие те территории, куда вступали немцы, ярко продемонстрировала зарубежному миру народность Советской власти, всенародную любовь к ней, твердую решимость бороться за ее сохранение, за независимость Советской страны. Более убедительного доказательства морально-политического единства народов Советского Союза не может быть»<sup>60</sup>.

В поддержании боеспособности партизанских отрядов и соединений, в обеспечении высокого морально-политического духа народных мстителей исключительно важная заслуга подпольных партийных и комсомольских комитетов и организаций. В тяжелых условиях они направляли все усилия на укрепление дисциплины, стойкости в бою, на воспитание высокого наступательного порыва, на разъяснение всему личному составу боевых приказов штабов партизанского движения, командования частей и соединений. Продолжали регулярно выходить подпольные партийные и партизанские газеты, в отрядах выпускали боевые листки. Печать пропагандировала подвиги героев боев, знакомила партизан с положением на фронтах и в советском тылу.

---

<sup>59</sup> Итоги второй мировой войны. Сборник статей. М., 1957, с. 147.

<sup>60</sup> Калинин М. И. О коммунистическом воспитании и воинском долге. М., 1957, с. 660.

Нет той меры, которой можно измерить героизм, проявленный советскими партизанами в «Рельсовой войне». Тысячи партизан и партизанок заслужили большую народную благодарность. Правительство высоко оценило героизм партизан и партизанок, подпольщиков, партийных и комсомольских работников: 856 из них были награждены орденами и медалями. Особо отличившимся командирам партизанских бригад Ф. Ф. Дубровскому и В. Е. Лобанку было присвоено звание Героя Советского Союза.

Командирам партизанских частей и соединений Белоруссии М. М. Дикану, Ф. Ф. Дубровскому, И. М. Кордовичу, Ф. Ф. Капусте, А. Е. Клещеву, И. П. Кожару, В. И. Козлову, В. З. Коржу, Н. Ф. Королеву и В. В. Чернышеву, проявившим организаторские способности и воинское мастерство при решении задач партизанской борьбы, было присвоено воинское звание генерал-майор<sup>61</sup>.

12 августа 1943 г. Центральный Комитет ВЛКСМ учредил переходящие Красные Знамена ЦК ВЛКСМ лучшим комсомольским организациям партизанских отрядов. Эти знамена были вручены комсомольским организациям партизанского соединения под командованием Героя Советского Союза генерал-майора А. Ф. Федорова (УССР), партизанского соединения Героя Советского Союза генерал-майора С. А. Ковпака (УССР), партизанской бригады Героя Советского Союза М. И. Дуки (Орловская область), партизанской бригады Героя Советского Союза Ф. Ф. Дубровского (БССР), партизанской бригады В. П. Обьедкова (Ленинградская область) и партизанского отряда Н. А. Сороки (Крым).

В сентябре 1943 г. ЦК ВЛКСМ учредил Почетную грамоту комсомольцу — партизану Отечественной войны, которой были награждены тысячи партизан и партизанок за активную борьбу против немецко-фашистских захватчиков на временно оккупированной территории.

Боевые и диверсионные действия партизан и подпольщиков оценивались как важный военно-политический фактор. Борьба в тылу врага внесла весомый вклад в обеспечение коренного перелома в ходе войны и изгнания немецко-фашистских захватчиков с советской земли.

---

<sup>61</sup> Правда, 1943, 16 сентября.

## ЛИТЕРАТУРА

Ленин В. И. Партизанская война. — Полн. собр. соч., т. 14, с. 1—12.

Ленин В. И. На деловую почву. — Полн. собр. соч., т. 35, с. 408—409.

Горбачев М. С. Бессмертный подвиг советского народа. Доклад на торжественном собрании в Кремлевском Дворце съездов, посвященном 40-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 8 мая 1985 года. М., 1985.

История Коммунистической партии Советского Союза. В 6-ти томах, т. 5, кн. 1. М., 1970.

История второй мировой войны 1939—1945. В 12-ти т. М., 1973—1982.

Партийное подполье. Деятельность подпольных партийных органов и организаций на оккупированной советской территории в годы Великой Отечественной войны. М., 1983.

Советские партизаны. М., 1961.

Война в тылу врага. М., 1974.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение . . . . .	3
Накануне партизанской операции . . . . .	7
Предыстория и замысел «Рельсовой войны» . . . . .	14
Подготовка массированного удара по коммуникациям противника . . . . .	21
Начало «Рельсовой войны» . . . . .	31
В бой вступают главные силы . . . . .	36
Заключение . . . . .	58

**Николай Федорович Азясский,  
Анатолий Сергеевич Князьков**

### **ПАРТИЗАНСКАЯ ОПЕРАЦИЯ «РЕЛЬСОВАЯ ВОЙНА»**

Главный отраслевой редактор В. П. Аушев  
Редактор Л. А. Зотова  
Мл. редактор Л. В. Михайкина  
Худож. редактор М. А. Гусева  
Техн. редактор Л. Н. Денисова  
Корректор Е. К. Шарикова

ИБ № 7639

Сдано в набор 25.07.85. Подписано к печати 24.09.85. А 13867.  
Формат бумаги 84×108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Бумага тип. № 3. Гарнитура литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 3,36. Усл. кр.-отт. 3,57.  
Уч.-изд. л. 3,45. Тираж 39 420 экз. Заказ 1595. Цена 11 коп.  
Издательство «Знание». 101835, ГСП, Москва, Центр, проезд Серова, д. 4. Индекс заказа 859411.  
Типография Всесоюзного общества «Знание». Москва, Центр, Новая пл., д. 3/4.

СЕРИЯ **ЗАЩИТА  
ОТЕЧЕСТВА**



**ЗНАНИЕ**

НОВОЕ В ЖИЗНИ, НАУКЕ, ТЕХНИКЕ