

УДК 625.144.5

Н.Н. Сендецкий, А.А. Степаненко

Центральный НИИ вооружения и военной техники Вооруженных Сил Украины, Киев

РАЗВИТИЕ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРИКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941-1945 гг

В статье рассмотрено влияние Великой Отечественной войны на развитие железнодорожных войск.

Ключевые слова: *железнодорожные войска, Великая Отечественная война.*

Введение

Великая Отечественная война еще раз убедительно доказала правильность положения о том, что государство всегда должно быть готово к войне как в военном, так и экономическом плане, а основу экономики страны составляет ее транспортная сеть, особенно железные дороги.

Авторы статьи считают необходимым еще раз дать анализ богатейшего опыта действий железнодорожных войск в Великой Отечественной войне, сказать спасибо нашим ветеранам, осмыслить уроки и сделать выводы.

Основная часть

К началу Великой Отечественной войны большая часть железнодорожных войск (10 бригад из 11, имевшихся в европейской части СССР) вела работы по реконструкции старых и строительству новых железных дорог у наших западных границ. Части были сосредоточены на нескольких участках Западного особого военного округа, Киевского особого военного округа и Одесского военного округа. В некоторых приграничных военных округах (Прибалтийском особом, Ленинградском) железнодорожных войск вообще не было.

Подготовка войск к действиям в военное время определялась сущностью советской военной доктрины тех лет, которая рассматривала наступление не только как решающий, но, по существу, единственный вид боевых действий. Признавая формально необходимость и закономерность обороны, она не читывала возможности ее длительного ведения на всем стратегическом фронте и, тем более, отхода войск в глубь страны.

Соответственно, части железнодорожных войск были ориентированы на восстановление, строительство и обслуживание железнодорожных участков. К широким действиям по разрушению и минированию железных дорог войска не готовились.

Общая численность железнодорожных войск после их от мобилизации (с июля 1941 г.) составляла 169967 человек.

В первый период войны (22.06.41 г. - 19.11.42 г.), в связи с ведением стратегической обороны и вынужденным отступлением Красной Армии, перед

железнодорожными войсками встала задача заграждения железных дорог.

На Северо-Западном направлении за три недели противник продвинулся до 500 км. Из-за отсутствия железнодорожных войск на Литовской, большей части Эстонской и юго-западных участках Октябрьской железных дорог заграждения подготовлены не были [1]

На Западном направлении железнодорожные войска своевременно задач на заграждение железных дорог не получали. Части железнодорожных войск в силу сложившейся необходимости, а в ряде случаев - по приказам военного командования, занимали оборону в районе городов и узлов дорог [2]. Фактически с 22 июня по 5 июля железнодорожные войска на Западном направлении заграждение железных дорог не выполняли, понесли значительные потери в людях и утратили всю технику. Брест-Литовская, Белостокская и часть Белорусской железной дороги были оставлены противнику без ощутимых разрушений. Только ряд железнодорожных мостов были разрушены инженерными войсками

На Юго-Западном и Южном направлениях имелось семь железнодорожных бригад, часть из них была направлена в тыл страны для Развертывания по штатам военного времени, а остальные в сложной обстановке выполняли задачи по прикрытию и заграждению железных дорог [4]. Необходимо отметить, что объем разрушений на большей части Ковельской, Юго-Западной, Львовской, Винницкой и Кишиневской железных дорог оказался незначительным. В ряде случаев, не имея приказов командования, решения на приведение (аграждений в действие принимали командиры бригад по личной инициативе.

Таким образом, на всех фронтах глубиной 350-500 км от государственной границы объем заграждений на железных дорогах по своим масштабам не отвечал сложившейся стратегической обстановке. Они оказались бессистемными и недостаточными по объему.

Основными причинами недостатков в устройстве заграждений в первых операциях являлись несоответствие дислокации железнодорожных войск сложившейся обстановке, острый недостаток сил и средств, привлечение многих частей к боевым дей-

ствиям, нечеткость управления со стороны общевойсковых штабов, отсутствие правовых и уставных документов по заграждению железных дорог.

Добиться существенного улучшения организации заграждения железных дорог удалось далеко не сразу, однако уже в июле-августе 1941г. действия железнодорожных войск стали более эффективными. С рубежа Нарва, Великие Луки, Орша, Могилев стали осуществляться планомерные заграждения железных дорог [5].

На подступах к Ленинграду заграждение железных дорог выполняли 9-я и 1-я железнодорожные бригады, сформированные в начале июля 1941 г. Части 11-й железнодорожной бригады прикрывали участки на юго-западе и юге от Ленинграда, зачастую вступая в схватки с врагом, разрушая участки будучи в окружении, а отдельные объекты после захвата их противником [6]. В сложной обстановке заграждали железнодорожные участки на Карельском перешейке. Заградить удалось не все мосты и участки пути из-за несвоевременности отдачи приказов командирами общевойсковых соединений и отвлечения значительной части сил железнодорожных войск для оборонительных действий [7, 8].

Особое место в практике заграждения железных дорог занимает минирование железнодорожного узла Харьков и прилегающих к нему участков. В октябре 1941 г. силами 5, 23 и 27-й железнодорожных бригад и частей инженерных войск были установлены 1303 мины замедленного действия со сроками замедления от 2-х до 180-ти суток (в том числе 500 противопоездных мин). Это был первый в истории случай массового применения противопоездных мин замедленного действия. На минах подорвались 106 поездов, при взрывах были разрушены 9 мостов [8]. В течение пяти месяцев работа харьковского железнодорожного узла была парализована движением по восстановленному противником участку Готня-Харьков из-за взрывов мин было прекращено до лета 1942 г. [9]. Долгосрочное минирование железных дорог показало свою высокую эффективность.

К началу оборонительной операции на московском направлении силами четырех железнодорожных бригад была выполнена огромная по масштабам подготовка к заграждению железнодорожных участков. Немцы не смогли справиться с восстановлением железных дорог. В критические для них дни сражения группа армии «Центр» могла подвозить только 23 поезда в сутки вместо требующихся 70 поездов [10].

Заграждение железных дорог в битве за Москву следует считать примером того, что разрушением и минированием железных дорог могут решаться важные задачи срыва перевозок противника по захваченным железным дорогам, снижения его возможностей по ведению боевых действий.

В середине июля 1942 года началось наступление фашистских войск на Сталинградском направле-

нии. Битва на Волге стала величайшей битвой второй мировой войны. Вновь возникла задача заграждения железных дорог. Как и во многих других случаях, части железнодорожных войск, заграждая железнодорожные участки, отходили последними, подрывая мосты и пути, отражая атаки противника.

Сталинградская оборонительная операция знаменовала собой завершение первого периода войны, она была и последней операцией Великой Отечественной войны, в процессе которой заграждение железных дорог носило широкий характер и активно влияло на ход операций.

Опыт восстановления железных дорог в этих операциях содержит ряд поучительных моментов, учет которых существенно повлиял на развитие железнодорожных войск.

Те немногие средства механизации, которые имелись в войсках к началу войны, были в большинстве своем утрачены в первые недели боевых действий. Части приступили к восстановлению железнодорожных участков, практически не имея строительных и транспортных машин.

С первых дней войны возникла острая необходимость ликвидации последствий налетов авиации на эксплуатируемые железные дороги в короткие сроки. Превосходство в воздухе позволило противнику уже в первые два дня войны разрушить более ста важнейших железнодорожных объектов. В 1941 году на железные дороги страны ежедневно совершалось в среднем по 33 налета в полосе глубиной 350...400 километров и более [13]. Эксплуатационные органы и спецформирования своими силами ликвидировать последствия налетов авиации не могли, в решении этой задачи большую роль играли железнодорожные войска.

Сама возможность разрушения объектов авиацией противника не исключалась, но масштабы таких разрушений оценивались оптимистично и должной системы борьбы с ними своевременно выработано не было. Лишь в ходе войны, по мере накопления опыта, стала формироваться определенная система планирования действий, подготовки сил и средств для прикрытия железных дорог, а сам вид таких действий получил наименование «техническое прикрытие железных дорог».

Первый опыт технического прикрытия железных дорог четко показал необходимость заблаговременного выделения специальных сил и средств для выполнения этой задачи, их расстановки по участкам и всесторонней подготовки к восстановлению объектов в кратчайшие сроки, определил принципы построения системы технического прикрытия и большую роль железнодорожных войск в этой системе.

В целом действия железнодорожных войск в первый период войны для военных железнодорожников являются положительными. Они наглядно показали, насколько важны и сложны вопросы мобилизационного развертывания войск, их подготовка

к действиям по предназначению в военное время. Отсутствие единого руководства войсками до января 1942 г. отрицательно сказалось на выполнении ими задач по заграждению и техническому прикрытию железных дорог.

В операциях второго периода войны (ноябрь 1941 г. - конец 1943 г.) произошло коренное изменение обстановки на советско-германском фронте. Переход стратегической инициативы к советскому командованию обусловил необходимость сосредоточения основных усилий железнодорожных войск и спецформирований НКПС на восстановлении железных дорог. В 1943 г. из имевшихся тогда 30-ти железнодорожных бригад 29 были заняты на восстановительных работах.

В порядке подготовки к массовому восстановлению железных дорог была усовершенствована организация железнодорожных войск, утвержден новый типовой штат железнодорожной бригады: в состав бригады был включен батальон механизации, рота восстановления связи (затем вместо нее - батальон связи), сформированы роты восстановления водоснабжения, в штаты частей включены команды технической разведки.

Много поучительных примеров восстановления железных дорог заслуживает глубокого изучения и анализа. Вот некоторые из них. В контрнаступательной операции наших войск под Сталинградом, по мере сжатия кольца окружения, возникла необходимость восстановления участков Сталинградского узла. Восстановление затруднялось огневым воздействием противника, а также вследствие разборки многих путей для устройства оборонительных сооружений и отсутствия восстановительных материалов. Однако задача была выполнена и после восстановления узла сразу же появилась возможность организовать подвоз материальных средств к западу от Сталинграда, что значительно улучшило снабжение войск.

Зимой 1942-43 гг. с прорывом блокады Ленинграда железнодорожные войска совместно с спецформированиями НКПС обеспечили возможность подвоза материальных средств в осажденный город, построив за 18 суток железнодорожную линию длиной 33 километра, от ст. Шлиссельбург до ст. Поляна на участке Ленинград-Волховстрой с мостом через р. Неву, по-праву названную «Дорогой Победы». Работы выполнялись при непрерывном огневом воздействии противника.

Ответственные и сложные задачи решались железнодорожными войсками в Курской битве. При подготовке и в ходе оборонительных действий Центральный и Воронежский фронты использовали единственное на Курском выступе фронтальное направление Касторная-Курск. Его пропускная способность была доведена железнодорожными войсками до 22 пар поездов в сутки, но и этого для обеспечения нужд двух фронтов было недостаточно. ГКО было принято решение о строительстве железнодо-

рожной линии Старый Оскол-Ржава для обеспечения войск Воронежского фронта. Железнодорожные войска при участии местного населения построили эту линию (70 км) всего за 32 дня (вместо 60-ти).

С переходом наших войск под Курском и Белгородом в контрнаступление развернулись восстановительные работы на нескольких железнодорожных направлениях, темп восстановления составлял от 3 до 8 км в сутки, а отрыв головных участков от наступающих войск - 50 . 100 км.

Показательным в этом отношении было восстановление железнодорожного моста через р. Днепр у Киева. Тщательная заблаговременная подготовка позволила построить мост длиной 1059 метров за 13 суток, на 7 суток ранее установленного командованием срока. Достижению высоких темпов способствовали: тщательно продуманный технический проект восстановления моста; накопленный опыт восстановителей как руководящего состава, так и исполнителей, тесное взаимодействие железнодорожных войск и спецформирований НКПС, боевой и трудовой настрой личного состава и привлеченного к восстановлению местного населения. Высокие темпы были достигнуты и при восстановлении других днепровских мостов.

Наряду с временным и краткосрочным восстановлением мостов путем строительства на обходе в этот период впервые был наведен понтонный железнодорожный мост через р. Днепр у Днепропетровска. Общая длина переправы составила 2030 метров, наплавная часть имела длину 630 метров. Все строительство заняло 7,5 суток, достигнутый темп составил 105 м в сутки. Переправа действовала с 14 ноября по 1 (декабря) 1943 года, по ней пропущено 247 поездов (7 пар в сутки), она сыграла важнейшую роль в обеспечении войск, проводивших операцию по расширению и укреплению плацдарма на правом берегу Днепра в районе Днепропетровска, Кривого Рога всем необходимым.

Во втором периоде Великой Отечественной войны железнодорожные войска и спецформирования справились с большим объемом работ по восстановлению, строительству и техническому прикрытию железных дорог.

Улучшилось их техническое оснащение, широко стали применяться дизельные молоты для забивки свай, цельноперевозимые пролетные строения, консольные краны. Войска совершенствовались в организационном отношении, углубилась специализация частей.

Во втором периоде войны железнодорожные войска и спецформирования НКПС с поставленными Ставкой Верховного Главнокомандования задачами в целом справились.

Заслуги железнодорожных войск в восстановлении железных дорог были высоко оценены. В 1943 г. всем отдельным железнодорожным батальонам и полкам были вручены Красные Знамена, а 27 солдатам, сержантам, офицерам и генералам войск,

13 представителям НКПС было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда.

Итоги второго периода войны полностью подтвердили правильность проведенной в 1942 г. перестройки всей организации восстановительных работ

В третьем периоде войны (январь 1944 - сентябрь 1945 г.) в связи с высокими темпами наступления наших войск на всем протяжении советско-германского фронта перед железнодорожными войсками встали грандиозные задачи по восстановлению железных дорог в наступательных операциях Вооруженных Сил. В предвидении этих задач численность железнодорожных войск к началу 1944 г. была увеличена до 253492 человек, а к концу войны достигла 271052 человек (35 восстановительных и 2 эксплуатационные бригады) [12]. Немецко-фашистское командование стремилось всеми мерами задержать продвижение советских войск, в том числе и путем эффективного заграждения железных дорог.

Большой размах имело место восстановление железных дорог в Белорусской операции. Особенностью подготовки к выполнению этой задачи явились детальное планирование восстановления железных дорог и проведение впервые контрзаградительных мероприятий, направленных на срыв действий железнодорожных и саперных подразделений противника по разрушению железнодорожных сооружений.

Комплекс контрзаградительных мероприятий, проведенных, к примеру, командованием 3-го Белорусского фронта не позволил противнику эффективно использовать путеразрушители, создать «пробки» на станциях, осуществить эвакуацию железнодорожного имущества, разрушить мост через р. Днепр у ст. Орши. В результате железнодорожный участок Орша-Минск имел незначительные разрушения и, несмотря на наличие больших мостов, был восстановлен с высоким темпом - свыше 21 км в сутки. Первый поезд в Минск прибыл в установленный срок - через семь суток после его освобождения. И наоборот, трудная картина с восстановлением железных дорог сложилась в полосе 2-го Белорусского фронта, командование железнодорожных войск которого не предусмотрело необходимых мероприятий по предотвращению разрушения противником коммуникаций. В итоге масштабы разрушений на ряде участков были большими, оказались подорванными 577 мостов и труб, путь был разрушен на 40...60%. а на участке Темный Лес-Орша - даже на 84 % 95 км пути было разрушено путеразрушителем «Крюк», для восстановления которого потребовалось заменить 170 тыс. шпал. В результате сроки восстановления не были выдержаны. До ст. Могилев железная дорога была восстановлена на 18-е сутки операции, а выгрузочные станции оказались на расстоянии 400 км от наступающих войск. Лишь с окончанием восстановления участка Минск-Барановичи отрыв сократился до 200 км.

Заслуживает внимания опыт действий железнодорожных войск 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов при подготовке и проведении Висло-Одерской операции.

К началу операции железнодорожные войска этих фронтов провели подготовку к восстановлению мостов через р. Вислу и железных дорог на запад от нее. В соответствии с постановлением ГКО железные дороги западнее Вислы восстанавливались на Западно-Европейскую колею с расчетом использования трофейного подвижного состава. Это облегчало задачу железнодорожных войск, поскольку часть участков имела путь на металлических шпалах и перешивка его была затруднена.

В кампаниях второй половины 1944 и 1945 годов вследствие возрастания темпов наступления советских войск и проведения ряда оперативных мероприятий по сохранению железных дорог противнику не удалось заградить железные дороги. Благодаря этому и проведенной подготовке железнодорожным войскам удалось добиться высоких темпов восстановления больших мостов, а в целом и железнодорожных направлений. Так, мост через р. Висла у Варшавы длиной 520 м был восстановлен за 12 суток, а у Демблина (424 м) - за 9 суток, на 12 суток раньше заданного срока.

В Берлинской наступательной операции задачи железнодорожных войск были своеобразными, сама операция была относительно неглубокой (180 км), но для ее подготовки потребовалось провести значительные работы по развитию железнодорожной сети в полосах фронтов с целью выполнения огромного объема перевозок при перегруппировке войск.

До начала операции железнодорожные войска и спецформирования 1-го и 2-го Белорусских, 1-го Украинского фронтов (девять железнодорожных бригад и ряд спецформирований) заканчивали восстановление и наращивали пропускную способность не менее двух железнодорожных направлений на каждый фронт, а также рокадных участков.

Особенностью действий железнодорожных войск в этой операции явилось и то, что восстановление железных дорог с началом наступления наших войск надлежало начать с восстановления крупных мостов через реки Одер и Нейсе, которые были разрушены противником. Исключение составлял мост у Кюстрина, где наличие плацдарма на западном берегу р. Одер позволило выполнить восстановительные работы заранее, к 14 апреля, т.е. за два дня до начала операции. Однако 18 апреля мосты через Одер и Варгу у Кюстрина были разрушены самолетами - снарядами и были вновь восстановлены к 25 апреля, когда было завершено и восстановление участка Кюстрин-Берлин. В этот же день первый поезд пришел на ст. Берлин-Лихтенберг. Этот успех железнодорожных войск был высоко оценен Военным советом 1-го Белорусского фронта, командующим фронтом маршалом Советского Союза Г.К. Жуковым.

В третьем периоде войны средний темп восстановления железнодорожных направлений в среднем составлял 14... 16 км в сутки. Такого успеха восстановительных работ история еще не знала. В то же время выявились и негативные моменты в организации восстановления. Войска оказались неподготовленными к восстановлению значительных по длине участков на металлических шпалах. По-прежнему низким оставался уровень механизации работ, особенно земляных (около 5%), что вело к замедлению темпов восстановления. Неудовлетворительным было обеспечение частей железнодорожных войск автотранспортом и горючим, отрицательно сказывались частые переброски железнодорожных бригад в состав других фронтов, привлечение ряда частей к прикрытию тыловых железнодорожных объектов.

Неотъемлемой частью Великой Отечественной войны явилась кампания Советских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке.

Для восстановления и технического прикрытия железных дорог в Маньчжурской стратегической наступательной операции были привлечены значительные силы железнодорожных войск - шесть железнодорожных бригад (без учета эксплуатационных частей).

Основное железнодорожное направление Маньчжурия-Харбин-Пограничная (1481 км) восстанавливалось с перешивкой на союзную колею. Вследствие высоких темпов наступления наших войск японским войскам не удалось разрушить железные дороги в широких масштабах.

Так, на Забайкальском фронте участок Маньчжурия-Ананси (665 км) был восстановлен темпом 33 км в сутки, участок Харбин-Цицикар (200 км) за двое суток.

В полосе 2-го Дальневосточного фронта силами 25-й железнодорожной бригады восстанавливались железнодорожные участки Саха-лянь-Цицикар и Сахалин-Харбин, не имевшие прямой связи с железными дорогами СССР. Поэтому еще до перехода войск в наступление части бригады подготовили подходы к переправе через Амур у Благовещенска.

Всего силами железнодорожных войск и спецформирований трех фронтов восстановлено и перешито на союзную колею 2628 км главных и 978 км станционных путей, восстановлено 28 больших, 11 средних и 60 малых мостов, 5 тоннелей и ряд других объектов.

Общие итоги и выводы. Итоги действий железнодорожных войск с полным основанием можно характеризовать общим объемом подвоза материальных средств действующим армиям по восстановленным железным дорогам. За годы войны объем подвоза составил 19,7 млн. вагонов [13], то есть был таким, что каким-либо другим транспортом его выполнить было невозможно.

За годы войны железнодорожные войска и спецформирования НКПС восстановили около 120 тысяч километров железных дорог, свыше 15 тысяч

искусственных сооружений, в том числе 2756 больших и средних мостов общей протяженностью 272 км, 13022 малых мостов и труб, 46 тоннелей, почти 8 тысяч станций и разъездов, обезвредили более двух миллионов мин и фугасов.

Одновременно с восстановительными работами на фронте войска активно участвовали в строительстве новых железных дорог как в прифронтовой полосе, так и в тылу страны, в работах по усилению пропускной способности и технической оснащеннойности дорог Урало-Сибирского направления. Всего за годы войны было построено 9845 км железных дорог нормальной и 2720 км узкой колеи.

Эти грандиозные объемы восстановительных и строительных работ позволили обеспечить успешное проведение наступательных операций, бесперебойную работу железнодорожного транспорта и в целом народного хозяйства страны, стали серьезным вкладом железнодорожных войск в Великую Победу.

Боевая деятельность железнодорожных войск в 1941-1945 гг. получила высокую оценку Государственного Комитета Обороны, Ставки Верховного Главнокомандования, Военных советов фронтов, видных полководцев Г. К. Жукова, А.М. Василевского. И. С. Конева. ИХ. Баграмяна. К.К. Рокоссовского. К.А. Мерецкова и других. Признавали высокую эффективность работы железнодорожного транспорта и железнодорожных войск и генералы фашистского вермахта (К. Типпельскирх, Г. Гудериан, К. Цейтлер и др.).

Родина высоко оценила вклад военных железнодорожников в годы войны. Двое из них стали Героями Советского Союза. 27 - Героями Социалистического Труда, около 40 тысяч награждены орденами и медалями. 21 соединение и часть железнодорожных войск удостоены боевых орденов, а 28-я железнодорожная бригада за проявленные героизм, стойкость и отвагу преобразована в 1-ю гвардейскую железнодорожную бригаду. Ряд соединений удостоены почетных наименований Варшавская. Кенигсбергская, Познанская

Военные железнодорожники выполнили свой священный долг перед Родиной до конца. Многие из них не вернулись, погибли на фронте. Потери войск за четыре года войны убитыми, ранеными, пропавшими без вести, заболевшими (с эвакуацией в госпиталь) составили более 118 тысяч человек. Мы свято чтим их память, воздаем должное нашим ветеранам - участникам войны и военной службы, которые и сегодня продолжают трудиться, ведут большую военно-патриотическую работу среди военнослужащих и молодежи, символизируют связь и преемственность всех поколений военных железнодорожников.

Бесценный опыт восстановления, технического прикрытия и заграждения железных дорог в Великой Отечественной войне наглядно высветил как положительные, так и негативные стороны действий

железнодорожных войск. Он должен быть предметом глубоко изучения, анализа и обобщения.

Выводы

Из опыта действий войск в годы войны, можно сделать следующие выводы:

необходимость поддержания Государственной специальной службы транспорта в постоянной боевой и мобилизационной готовности;

определение оптимально-штатной структуры службы;

создание надежной системы технического прикрытия транспортной сети Украины, закрепление ее правовыми актами, определение принципов технического прикрытия железных дорог в возможной современной войне;

совершенствование системы заграждений железных дорог в современных операциях Вооруженных Сил Украины;

накопление мобилизационных запасов материальных средств для технического прикрытия, восстановления и заграждения железных дорог в необходимом количестве;

внедрение новых технологий производства;

возрастание на современном этапе развития Государственной специальной службы транспорта роли воспитания личного состава, с целью формирования у него высоких нравственных, морально-боевых и психологических качеств, необходимых для выполнения поставленных задач в условиях мирного и военного времени [14].

Эти принципиальные положения положены в основу принятой Программы формирования и развития Государственной специальной службы транспорта на 2005-2015 года.

В настоящее время Государственная специальная служба транспорта продолжает традиции Великой Отечественной войны, успешно справляясь

с поставленными перед ними задачами, вносят достойный вклад в развитие транспортной системы, готовятся конкретными делами встретить предстоящее 65-летие победы в Великой Отечественной войне.

Список литературы

1. ЦАМО. Ф. 229. оп. 201. д. 31. л. 145.
2. ЦАМО. Ф. 16, оп. 29416. д. 27. л. 6-10.
3. Инженерные войска Советской Армии в важнейших операциях Великой Отечественной войны. - М.: Воениздат, 1958. с. 21.
4. Кабанов П.А. Стальные перегоны. - М.: Воениздат. 1973. с. 48.
5. Эшелон за эшелоном. Под ред. АС. Клемина. - М.: Воениздат. 1981. с. 77.
6. Чивилев МП. Ефимов АС. Матросов П.А.. Синельников И.Ф. Магистрали бесстрашных. - Л.: Лениздат. 1971. с. 56.
7. Майоров ЯМ. Магистрали мужества. - М.: Воениздат. 1982. с. 45.
8. Косович С.С. Филимонов А.М. Советские железнодорожные. - М.: Воениздат. 1984. с. 82. с. 109.
9. Поздышев СИ. Железнодорожные войска Советской Армии. - М.: Воениздат. 1959. с. 47.
10. Итоги второй мировой войны. Сборник статей. - М.: Изд-во Иностранная литература. 1957. с. 124.
11. Железнодорожные войска в Великой Отечественной войне Советского Союза. - М.: Воениздат. 1963. с. 4. с. 124. с. 188.
12. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945. - М.: Воениздат. 1961. Т. 2. с. 169.
13. Тыл Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне - М.: Воениздат. 1977. с. 244.
14. Програма формування і розвитку Государственной специальной службы транспорта на 2005-2015 года. Постановление КМ Украины от 21 сентября 205 г. №939.

Поступила в редколлегию 15.03.2010

Рецензент: д-р техн. наук, проф. Г.Н. Котельников Геннадий Ниллович, Центральный НИИ вооружения и военной техники Вооруженных Сил Украины, Киев.

РОЗВИТОК ТЕОРІЙ Й ПРАКТИКИ ТЕХНІЧНОГО ПРИКРИТТЯ ЗАЛІЗНИЦЬ У ВЕЛИКІЙ ВІТЧИЗНЯНІЙ ВІЙНІ 1941-1945 РР.

М.М. Сендецький, О.О. Степаненко

У статті розглянуто вплив Великої Вітчизняної війни на розвиток залізничних військ.

Ключові слова: залізничні війська, Велика Вітчизняна війна.

THE DEVELOPMENT TO THEORIES AND PRACTICAL PERSONS OF THE TECHNICAL PROTECTION OF THE RAILWAYS IN GREAT DOMESTIC WAR 1941-1945 GG

N.N. Sendeci, A.A. Stepanenko

Influence of the Great Domestic war is considered In article on development of the railway troops.

Keywords: railway troops, Great Domestic war.