

НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ

60 ЛЕТ НАЗАД

■ 24 января 1945 г.

Приказ № 23

По заданию правительства Союза ССР в феврале месяце 1944 года авторским коллективом <...> под руководством капитана 1 ранга Хомича Б.М., были разработаны ордена УШАКОВА и НАХИМОВА 1-й и 2-й степени и их статуи, а также медали УШАКОВА и НАХИМОВА и положения о них.<...>

За успешное выполнение заданий правительства по разработке советских морских орденов и медалей УШАКОВА и НАХИМОВА объявляю благодарность и награждаю ценным подарком:

Капитана 3 ранга Волкова Н. А., капитана а/с Меркулова Ю. А., мл. лейтенанта а/с Диодорова А.Л., архитектора Шепелевского М.А.

Объявляю благодарность:

Капитану 1 ранга Хомичу Б.М.

Капитану 2 ранга Шаферову А.Н.

КУЗНЕЦОВ

ЦВМА, ф. 14, оп. 47, д. 283, л. 93-94.

Подлинник.

■ 26 января 1945 г.

Из доклада Верховному Главнокомандующему № 163/оп

Задачей войскам фронта до 30.01.1945 г. ставлю выйти на рубеж Вальдау, <...> Ключево.

На этом рубеже подтянуть войска (особенно артиллерию), тылы, пополнить запасы, привести в порядок материальную часть боевых машин. Развернув 3-ю ударную и 1-ю Польскую армии, с утра 1 - 2.02.1945 г. продолжать наступление всеми силами фронта с ближайшей задачей с ходу форсировать р. Одер, а в дальнейшем развивать стремительный удар на Берлин, направляя главные усилия в обход Берлина с северо-востока, с севера и северо-запада.

Командующий войсками 1-го Белорусского фронта Маршал Советского Союза ЖУКОВ

Член Военного совета 1-го Белорусского фронта генерал-лейтенант ТЕЛЕГИН

Начальник штаба 1-го Белорусского фронта генерал-полковник МАЛИНИН

ЦАМО, ф. 233, Оп. 2356, Д. 425, л. 90-106.

Подлинник.

■ 27 января 1945 г.

Из приказа № 051

<...>

Анализ причин хищений и утерь оружия показывает, что в большинстве своем эти случаи происходят в результате беспечного и преступно-халатного отношения отдельных военнослужащих к хранению и сбережению личного оружия, недостаточного контроля и плохой организации хранения оружия в частях и подразделениях. Установлено, что значительное количество оружия утеряно военнослужащими, находящимися в нетрезвом состоянии.

<...>

Военнослужащих, виновных в утере и хищении оружия, привлекать к строгой ответственности согласно приказу НКВМФ № 0614-41 г. КУЗНЕЦОВ

ЦВМА, ф. 79, д. 39847, л. 206-208.

Подлинник.

■ 28 января 1945 г.

Из боевого донесения штаба 3-го Белорусского фронта начальнику Генштаба КА № 115/оп 02 ч. 00 мин.

1. Войска 3-го Белорусского фронта в течение 27.01.45 г. на правом фланге вели ожесточенные бои, взламывая долговременную оборону противника на ближайших подступах к г. Кенигсберг...

2. Противник, стремясь удержать Кенигсберг, ведет исключительно упорные оборонительные бои, предпринимает сильные контратаки пехоты и танков.

ЧЕРНОВ

МАТВЕЕВ

ПИМЕНОВ

ЦАМО, ф. 241, Оп. 2593, Д. 819, л. 181-183.

Подлинник.

■ 28 января 1945 г.

Из приказа № 45

Для очередного комплектования Военно-морской ордена Ленина академии имени К.Е. Ворошилова объявляю набор кандидатов на все факультеты.

<...>

Подать рапортов кандидатам производить до 15 апреля 1945 года.

Моему первому заместителю адмиралу флота тов. ИСАКОВУ из числа офицеров, подавших рапорта и прошедших предварительную проверку знаний, отобрать лучших и представить мне на утверждение к 15 июля 1945 года.

Утвержденным мною кандидатам прибыть в академию в город Ленинград к 1 сентября 1945 года.

КУЗНЕЦОВ

ЦВМА, ф. 14, оп. 47, д. 283, л. 132-134.

Подлинник.

■ 29 января 1945 г.

Из доклада командования 1-го Белорусского фронта Верховному Главнокомандующему

Ваш приказ - мощным ударом разгромить противостоящую войскам фронта группировку противника и стремительно выйти к линии польско-германской границы - выполнен.

За 17 дней наступательных боев войсками фронта пройдено до 400 км. Вся западная часть Польши в полосе 1-го Белорусского фронта очищена от противника, а польское население, пять с половиной лет угнетавшееся немцами, - освобождено.

Стремительное продвижение войск воспрепятствовало гитлеровцам разрушить города и промышленные предприятия, железные и шоссейные дороги, не дало им возможности угнать и истребить польское население, вывезти скот и продовольствие.

<...>

Маршал Советского Союза Г. Жуков

генерал-лейтенант К. Телегин

ЦАМО РФ, ф. 233, Оп. 2356, Д. 570.

Л. 354-358. Подлинник.

■ 1 февраля 1945 г.

За успешное выполнение государственного плана хлебозаготовок 1944 г. Президиум Верховного Совета СССР наградил орденом Отечественной войны II степени 49 партийных и советских работников Московской области, орденом Отечественной войны II степени - 132.

Московский большевик, 1945, 7 февраля.

■ 1 февраля 1945 г.

Из письма наркомом иностранных дел СССР <...> Я имею особое удовольствие передать

Вам нижеследующее содержание письма от 25 ноября 1944 г. Е.С. Никодима, патриарха Румынии, с благодарностью за ту заботу и уважение, которое было оказано Красной Армией по отношению к историческим монастырям Румынии:

«Я счастлив, узнав о том, что монастыри Молдавии, под защитой Бога, были пощажены в самой высокой степени. Монастырь Нямец, который много месяцев находился на линии битв, не был задет ни одной бомбой.

<...>

Да поможет Бог, чтобы это проявление культуры и дружбы охватило будущее взаимоотношений между союзным СССР и свободным Румынским Королевством.

Примите, прошу Вас, господин министр, заверения в нашей высокой признательности и архиерейские благословения.

Патриарх Румынии - Никодим».

Председатель Румынской комиссии по выполнению перемирия С. Редулеску

Бухарест

ЦАМО РФ, ф. 240, Оп. 2839, Д. 65, л. 68-69.

Копия. Пер. с румынского.

■ 3 февраля 1945 г.

Металлурги завода «Серп и молот» в сжатые сроки изготовили 35-метровый крановый мост в подарок сталинградскому заводу «Красный Октябрь».

Московский большевик, 1945, 3 февраля.

■ 4-11 февраля 1945 г.

Состоялась Крымская конференция руководителей трех союзных во Второй мировой войне держав антигитлеровской коалиции - СССР, США и Великобритании. В коммюнике об итогах конференции констатировалось, что три великие державы подтверждают свое единство как в ведении войны, так и в организации мира.

История Второй мировой войны, т. 10, с. 137; Великая Отечественная война 1941-1945, с. 383.

■ 5 февраля 1945 г.

В МК ВКП(б) состоялась областная совещание директоров и секретарей партийных организаций высших учебных заведений и техникумов по вопросу о материально-бытовом и культурном обслуживании студентов.

Московский большевик, 1945, 6 февраля.

■ 5 февраля 1945 г.

Из приказа командования 2-го Украинского фронта

29 января 1945 г. в 24.00 было открыто движение по мосту через р. Дунай в Будапеште, который в трудных условиях ледохода в короткий срок был построен дорожными частями фронта.

Быстрое окончание строительства моста явилось результатом хорошей организации работ, высокого сознания долга, инициативы, настойчивости и самоотверженности, проявленных командирами и всем личным составом, участвовавшим в строительстве моста.

<...>

Командующий войсками 2-го Украинского фронта Маршал Советского Союза

Малиновский

Член Военного совета 2-го Украинского фронта генерал-полковник танковых войск

Сусайков

Начальник штаба 2-го Украинского фронта генерал-полковник

Захаров

ЦАМО РФ, ф. 240, Оп. 2772, Д. 264, л. 39.

Типогр. изд.

Подготовил Владимир ПОТРЕСОВ

Железная дорога вдоль Волги, построенная в невиданно короткие сроки под огнем противника, обеспечила победу в Сталинградской битве. Об этом забытом эпизоде войны рассказывает в своем очерке известный писатель Герой Советского Союза Владимир КАРПОВ. (Печатается с сокращениями.)

Кроме создания резервов, которые обеспечили успех в Сталинградской битве, Ставка осуществила еще одно «мероприятие», колоссальное по своей стратегической значимости. Это был подвиг, без которого могла не состояться Сталинградская эпопея. И, очень странно, - я не нашел об этом подвиге сведений ни в научной, ни в художественной литературе.

Когда гитлеровцы нанесли удар на Кавказ, к бакинской нефти, а затем и в направлении Сталинграда, Сталин понял: если они достигнут намеченной цели, страна будет разрезана на две части, и армия останется без горючего. Все железные дороги в европейской части нашей территории будут перерезаны. Возможность перегруппировки войск с севера на юг и обратно, а также снабжение их всем необходимым будут нарушены. Особенно это касалось обеспечения горючим, которое тогда шло в основном из кавказских источников. Осознав это, Верховный Главнокомандующий приказал срочно сделать запа-

сов было приказано брать с БАМа, который, как известно, начали строить еще до войны. Верховный Главнокомандующий разрешил снимать готовые секции и со вторых путей ближайших дорог, где не было интенсивного движения. Благодаря такому «ускорению» дорога росла на 8 - 10 километров в сутки. Подготовка полотна, укладка или выемка грунта осуществлялись вручную солдатами, на тачках и носилках, экскаваторов не было.

Начальник строительства А. Побежий вспоминает: «Сколько должен продолжаться рабочий день, все давно забыли. Работали, сколько могли вынести, кто выбивался из сил, ложился отдохнуть под открытым небом, потом снова поднимался - катать тачки, рубить балки, ставить столбы, укладывать рельсы, подбивать под шпалы балласт. Еду варили здесь же, на месте». И все это под непрерывными бомбежками противника, который понимал значение дороги и всячески препятствовал ее созданию.

Героическая эпопея сложилась при наведении моста через Волгу - он был необходим для перевода эшелонов из Астрахани на правый берег. Решили создать наплавной мостовой переход на баржах. Сделали расчеты, и так как барж для крепления бортом к борту не хватало, их построили в кильватерную колонну, а на ней - «ленточную переправу». Такое вершилось впервые в нашей стране.

Самоотверженно трудились мостовики. Копровые команды лейтенантов А. Малецкого, В. Ронина, воентехника В. Мчедлишвили в три-четыре раза перекрывали нормы, забывая по 30 - 40 свай в смену. Обустройство шло одновременно на всех баржах, между ними делали переходные мосты, монтировали водоотливные механизмы. Баржи укрепляли на якоря, соединяли тросами. Через десять дней по наплавному мосту пошла поездка!

Круглосуточно специальные команды дежурили у насосов, с помощью которых, в зависимости от поведения реки, регулировали осадку барж. Машинистам паровозов категорически запрещалось превышать допустимую скорость, тормозить на мосту состав, давать контрпар.

Немецкие самолеты часто бомбили переправу. Не раз она оказывалась в огне, и бойцы, презирая смерть, спасали сооружение. Наплавной мост действовал около года, затем был заменен временным, а впоследствии - капитальным мостом.

В разгар битвы за Сталинград ряд железнодорожных подразделений снимался с технического прикрытия объектов и становился на рубежи обороны.

Участник тех событий полковник в отставке М. Грищенко вспоминал: «Полковник А. Сараяв довооружил нас противотанковыми ружьями, станковыми и ручными пулеметами, гранатами, бутылками с горючей смесью, заменил наши вышедшие виды винтовки автоматами, приказал занять оборону в центре Сталинграда на опорных пунктах у площади Павших борцов революции, у Астраханского городского моста, у железнодорожного моста через реку Царица и Госслеватора. Таким образом, весь наш 84-й путевой батальон с оружием в руках защищал город...» Бывший командир 3-й роты путейцев полковник в отставке Ф. Приходько писал: «...Первым у нас принял бой взвод лейтенанта Шпанюка, который оборонял железнодорожный мост через реку Царица и оперативно подчинялся командиру пехотной части. Его личный состав дрался стойко, храбро и до конца выполнил свой долг. Только несколько израненных бойцов взвода возвратились в расположение роты. Остальные, в том числе и лейтенант Шпанюк, пали смертью храбрых».

Таких эпизодов было немало. «И если наша победа под Сталинградом была воспринята за рубежом как величайшее чудо, - писал один из наркомов путей сообщения военных лет, генерал-лейтенант И. Ковалев, - то не меньшим чудом явилось транспортное обеспечение этой стратегической операции, в результате чего слабые и неподготовленные кусочки сети превратились в непрерывно действовавший крупный выгрузочный район и послужили базой для развертывания контр наступления невиданной силы».

С июля 1942 года по 1 января 1943 года в район Сталинграда было доставлено 3269 эшелонов с войсками и 1052 поезда с боеприпасами, вооружением, горючим, продовольствием, медикаментами и другими материальными средствами. Для осуществления грандиозной операции по уничтожению трехсоттысячной армии Паулюса надо было создать мощную группировку войск (причем за короткий срок), обеспечить ее всем необходимым, и если бы рокадная железная дорога на правом берегу Волги не была построена - не состоялась бы ни окружение, ни уничтожение немецкой армии. Вот такая цена предвидения Верховного и таково (нет, не скромность, не беспечность) сверхбогатство наше подвигами защитников Отечества: их было так много, что порастают они травой забвения. А жаль...

Владимир КАРПОВ

ЗАБЫТЫЙ ПОДВИГ



сы нефти на Урале. Я сам в 1942 году, будучи заключенным в Тавдинлаге, работал недалеко от Свердловска и готовил с другими эскаками так называемые нефтянки. Специалисты-инженеры выбирали ложины и овраги, а мы соорудили дамбы, чтобы нефть из них не утекала, отделяли и укрепляли их берега. Днем и ночью прибывали эшелоны, из цистерн которых нефть сливалась в эти импровизированные нефтехранилища. Какой-то изобретательный умница придумал спускать нефтяные цистерны в Каспийское море прямо с кавказского берега (нефть легче воды) и буксировать их в Красноводск или Астрахань. Это очень облегло и убыстряло транспортировку. Сталин надеялся, что захват Баку и Сталинграда, если это случится, будет временным, а созданные запасы нефти помогут продержаться, пережить критический период.

Когда он размышлял о снабжении колоссальных армий, которые будут участвовать в сражении на Волге, встал вопрос, как, где и на чем подвозить для армий все необходимое. Войска еще только отступали к Сталинграду, а он отдал приказ Железнодорожным войскам срочно построить железную дорогу вдоль правого берега Волги на Баскучак - Урбах.

Очень важную роль играл фактор времени - боевые действия развивались очень динамично. Чтобы ускорить темп строительства, железнодорожники придумали проведение работ одновременно на широком фронте: на сталинградском участке укладка пути велась из шести пунктов в восьми направлениях; на саратовском - из шести пунктов в семи направлениях; на сваяжском - из четырех в пяти.

А подвоз к укладочным пунктам готовых собранных рельсовых секций осуществлялся «из поля» на автотранспорте и тягачах. Готовые звенья рель-

Наконец дорога ожила, уже в августе - октябре 1942 года по ней прошло 23 тысячи вагонов, 16 тысяч цистерн с горючим, поезда двигались один за другим на расстоянии 800 - 1200 метров.

В каких условиях работали бойцы, вспоминает П. Кабанов: «За несколько часов они (самолеты) разрушили работу сразу нескольких станций. Глубокие воронки перерезали пути. Но мы быстро восстанавливали разрушенное. Поезда шли и шли, снабжая Сталинград боеприпасами и продовольствием. Сейчас об этом вспоминается как-то просто, а в дни Сталинградской эпопеи героизм железнодорожников был непередаваем. Повсюду сыпались бомбы. Багрово-черные веера разрывов закрывали горизонт. Трудно, почти невозможно было дышать воздухом, насыщенным газом, копотью. Но бойцы работали».

Чтобы магистраль действовала бесперебойно, параллельно железной дороге проходила грунтовая дорога, по которой было организовано сопровождение поездов восстановительными летучками.

При налете вражеской авиации на состав и повреждении его команда сопровождения немедленно принимала меры к спасению людей, ценного имущества, предотвращению взрывов вагонов с боеприпасами и цистерн с горючим, восстанавливала верхнее строение пути, связь. Нередко вражеские летчики расстреливали цистерны с горюче-смазочными материалами из пулеметов. В таких случаях солдаты-железнодорожники применяли простой, но надежный метод: они имели готовые деревянные пробки, куски ткани, ведра с раствором глины и с помощью этих материалов быстро ликвидировали течь горючего. При возникновении же пожара состав расцеплялся, и уцелевшие цистерны отводились от очага.