

УДК 355.425.4 «1941/1944»
ПЕЧЕНЮК І.С.,
ТКАЧЕНКО С.М.

ФОРМИ І СПОСОБИ ПАРТИЗАНСЬКОЇ БОРОТЬБИ НА ТИЛОВИХ КОМУНІКАЦІЯХ ПРОТИВНИКА (1942–1944 рр.)

У статті з точки зору військово-історичної науки розглядається процес розвитку форм і способів збройної боротьби радянських партизанських формувань на тилкових комунікаціях (залізниця, автошляхи та ін.) у роки Великої Вітчизняної війни. Особливу увагу приділено впливу різних факторів на організацію диверсійної діяльності партизанів, удосконаленню способів її проведення загалом на всю партизанську тактику.

Ключові слова: бойові дії, збройна боротьба, диверсії, мінно-вибухові засоби, партизанська боротьба, противник, тиллові комунікації.

Постановка проблеми. Досвід вирішення завдань, способів і засобів їх застосування під час ведення партизанської війни мають певний науковий та прикладний інтерес. У сучасних умовах воєнні конфлікти набувають більш вираженого характеру (Північний Кавказ, Балкани, Близький Схід та ін.), тому дослідження накопиченого в роки Великої Вітчизняної війни досвіду дій партизанських формувань на тилкових комунікаціях противника має особливу актуальність.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В історичній та мемуарній літературі радянського періоду (1945-1991 рр.) питання щодо дій радянських партизанів на залізничні комунікації противника знайшов досить широке

Печенюк І.С., кандидат історичних наук, старший науковий співробітник, провідний науковий співробітник кафедри оперативного мистецтва, Національний університет оборони імені Івана Черняховського, м. Київ.

Ткаченко С.М., кандидат історичних наук, голова Вченої ради науково-дослідної лабораторії «Крим у Другій світовій війні 1939–1945 гг.», Таврійський центр воєнної історії (м. Феодосія, Крим).

© Печенюк І.С., Ткаченко С.М., 2014.

відображення. Однак у загальних роботах з історії Великої Вітчизняної війни проблема висвітлена лише в узагальненому плані: наведені не повні факти та підсумкові данні, які без відповідного аналізу та порівняння з відображеними в них даними про інші форми партизанської боротьби не дають уявлення про місце та ефективність впливу партизанів на залізничні та інші тилові комунікації противника. Винятком з них можна назвати лише монографію В.І. Клокова, що вийшла друком тридцять років тому [7]. В сучасній історіографії зазначеному питанню увага практично не приділяється, за винятком окремих фактів в узагальнюючих працях, насамперед, російських вчених. Залишаються малодослідженими і невирішеними проблеми дій партизанських формувань на ворожих комунікаціях як диверсійної складової партизанської тактики.

Метою дослідження є вивчення форм і способів боротьби партизанських формувань на залізничних та інших комунікаціях противника у роки Великої Вітчизняної війни.

Виклад основною матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Партизани застосовували специфічні форми ведення бойових дій, так звану партизанську тактику, з основами якої вони знайомилися на спеціальних курсах і в партизанських школах. Потім під час ведення збройної боротьби умовні теоретичні схеми перевірялися на практиці і наповнювалися конкретним змістом. Прийоми, що не пройшли перевірку на практиці відкидалися, інші – більш дієві бралися на озброєння.

Відбувалося це під впливом багатьох факторів. Серед них слід назвати такі, як специфіка обстановки на окупованій території, насиченість партизанських загонів озброєнням, їх матеріально-технічне забезпечення. Але найбільше на тактику партизанських загонів впливали умови їх базування.

Партизанська тактика відрізнялася різноманітністю способів дій. Тим не менше, у ній можна виділити загальні риси, певні закономірності [4, с.143, 153-158]. Партизани нападали на противника, зазвичай, в моменти найменшої

його здатності до опору. Вони вважали за краще діяти у вечірній час і вночі, а також в негоду. Партизани прагнули скрито вийти на вихідний рубіж, швидко провести атаку або диверсію в самому вразливому місці противника і настільки ж швидко відійти. Вони прагнули уникати зустрічного бою з переважаючими силами противника, при цьому широко використовували маневрування, маскування та різні хитрощі і прийоми.

При всій різноманітності тактичні прийоми партизанів умовно можна розділити на дві основні групи: до першої належать способи вирішення бойових завдань шляхом безпосередніх зіткнень з ворогом, до іншої – способи вирішення цих завдань без прямого бойового зіткнення з противником. У першому випадку головними способами дій партизанів були засідки, нальоти, прориви, оборона, а в іншому – диверсії.

Мета диверсій полягала у дезорганізації ворожого тилу, нанесенні нацистам збитків у живій силі і техніці. Цей спосіб збройної боротьби в порівнянні з іншими мав серйозні переваги: по-перше, диверсії дозволяли партизанам малими силами і майже без втрат завдавати досить ефективних ударів противнику; по-друге, систематичні диверсії розпорошували увагу і сили противника на охорону своїх комунікацій і тилкових об'єктів. Як результат, різко знижувалися можливості противника у боротьбі з партизанами тому, що створення великих угруповань військ для блокування районів активних партизанських дій і проведення каральних експедицій було утруднено. Разом з тим, диверсії відіграли важливу роль у деморалізації ворожих військ. Німецькі війська та їх сателіти мали втрати у живій силі та техніці внаслідок дій партизанів саме завдяки диверсійним діям. Так, із загальної кількості втрат, що зазнав противник у кількості загиблих осіб внаслідок бойової діяльності українських партизанів 55% припадає саме на цей спосіб дій [4, с.154].

У 1941–1942 рр., коли ще не було налагоджено постачання партизанських формувань спеціальними мінно-вибуховими засобами, партизани у своїй бойовій

діяльності широко застосовували найпростіші способи диверсій. А саме: підкопували і розширювали залізничні колії, відводили рейки в бік, розкидали на автомобільних дорогах металеві «їжаки» і колючки, створювали на ґрунтових дорогах замасковані «вовчі ями», влаштовували підпали та ін. Саме на це їх спрямовували і загальні керівництва [1; 11].

Роль диверсій у партизанській боротьбі дещо зростає у другій половині 1942 р., коли на озброєння партизанів з радянського тилу почала надходити більш складна підризна техніка (міни уповільненої дії з детонаторами, магнітні міни, радіокеровані міни та інші спеціальні вибухові пристрої). Масове застосування цієї техніки забезпечило дуже високу ефективність диверсійної роботи. На початку 1943 р. диверсії з використанням спеціальних технічних засобів вийшли на перше місце в тактиці партизанської боротьби [3, с.440, 456-457].

Слід зазначити, що партизани дуже багато диверсій влаштовували на комунікаціях, головним чином – на залізницях. Іноді вони поєднували диверсії із засідками і нальотами, щоб закріпити результати диверсії, знищити більше ворожої живої сили і техніки, зруйнувати важливі залізничні об'єкти. Проте найчастіше партизани порушували діяльність і роботу залізничного транспорту, не вступаючи в безпосереднє бойове зіткнення з противником.

Вони мінували залізничні колії і спричиняли аварії поїздів та ешелонів. При цьому партизани прагнули закладати міни на затяжних ухилах, високих насипах і кривих ділянках колії, тобто в таких місцях, де вибух завдавав найбільших збитків. Для забезпечення тривалої перерви в русі поїздів, вони організовували аварії в глибоких виїмках, на малих мостах, які не охоронялися або ж слабо охоронялися, на насипах, що проходили через болота, тобто там, де найважче було проводити відновлювальні роботи.

Війна дала багато прикладів, коли невеликі партизанські підрозділи, вміло використовуючи мінно-вибухові засоби, спричиняли масові аварії ворожих ешелонів. Так, у грудні 1943 року взвод мінерів під командуванням заступника

командира батальйону Чернігівсько-Волинського партизанського з'єднання А.М. Садиленка на ділянці Малорита – Кримне залізниці Ковель – Брест заклали міни сповільненої дії. Наступної ночі взвод замінував інші ділянки, північніше і південніше станції Заблоцький. На дванадцятую добу, коли взвод був уже за 90 км від місця мінування, на залізниці почалися вибухи. Протягом двох тижнів там пішли під укіс 31 ешелон і один бронепоїзд. Загалом рух на цій ділянці призупинився на 12 діб [2, с.212].

Крім того, партизани досить широко проводили диверсії і на автомобільних шляхах: влаштовували перекопування, завали, пожежі (на лісових) та обвали (на гірських) дорогах, мінували їх, руйнували дорожні споруди. Разом з тим чималих збитків автотранспорту завдавало порушення роботи ворожої дорожньої служби. Так, партизанський загін Лебединського району (Сумщина), діючи неподалік від лінії фронту, 27 вересня 1941 р. знищив ворожого регулювальника і змінив вказівники напрямків дорожніх знаків. У результаті нацистська автоколона пішла хибним шляхом. Командир загону повідомив про це радянському командуванню 100-ї стрілецької дивізії, яке завдало по автоколоні потужного артилерійського удару, знищивши 60 автомобілів з військовими вантажами [9, с.349-350].

Партизани застосовували різні способи диверсій і на водних комунікаціях. Серед них мінування фарватерів, руйнування мостів за допомогою сплавних мін, знищення та перестановка бакенів, закладання на суднах мін уповільненої дії та ін. Так, влітку 1943 р. партизани із з'єднання О.Ф. Федорова за допомогою саморобної міни вчинили диверсію на річці Прип'ять. На цій міні підірвались і затонули буксир і баржа з військовими вантажами. Взагалі, з квітня по жовтень 1943 р. українські партизани потопили та пошкодили 90 плавзасобів, зірвавши німецькі плани перевезень на річках Десна, Дніпро та Прип'ять [10, с.307].

Ті партизанські формування, які в своїй бойовій діяльності орієнтувалися переважно на диверсії, зазвичай не мали великих втрат, зберігали високу маневреність,

могли систематично завдавати відчутних ударів по ворогу. Висока результативність диверсій, простота виконання, велика економія сил і засобів, збереження боєздатності і рухомості партизанів – все це свідчить про домінуючу роль диверсій у тактиці партизанської боротьби.

Починаючи з середини 1943 р. радянські партизани проводили цілі кампанії масових диверсій в інтересах забезпечення наступальних операцій регулярної армії. Серед них «Рейкова війна», що проводилася на комунікаціях груп армій «Північ», «Центр» і «Південь» у серпні-вересні 1943 р. для забезпечення наступу військ Брянського, Степового і Воронезького фронтів під Орлом і Белгородом. Разом з тим, партизани провели операцію «Пустеля», в ході якої знищили водокачки і водонапірні башти на значній частині окупованої території [3, с.440-441, 458-459].

Найбільшу наземну транспортну диверсію періоду Другої світової війни здійснив диверсант Федір Крилович (1916–1959), який підтримував зв'язок із спецгрупою «Сміливці». Вранці 30 липня 1943 р. він встановив дві магнітні міни з часовими детонаторами в ешелоні цистерн з бензином, що зупинився на станції Осиповичі. Одну міну він прикріпив у голові ешелону, іншу – на останній цистерні. У той день замінований поїзд німці поставили поруч з трьома іншими військовими ешелонами у вагонному парку станції Осиповичі.

У визначений час вибухнула перша міна, що спричинила сильну пожежу. Охорона станції спробувала відвести палаючі цистерни від поблизу розташованих вагонів, але через 10 хвилин вибухнула інша міна. Як результат – загорілися склади поруч, почали вибухати авіабомби та снаряди, що знаходилися в одному з них. Загалом повністю згоріли або вибухнули 5 паровозів, 25 цистерн з бензином, 8 цистерн з авіаційним маслом, 65 вагонів з боеприпасами, 12 вагонів з продовольством, 8 танків на платформах (з них п'ять «Тигрів»), 7 бронетранспортерів, вугільний склад разом із вантажним краном, ряд станційних будівель. Загибло до 50 осіб персоналу станції. Рух на цій ділянці повністю призупинився на дві доби [2, с.213-214].

У багатьох партизанських бригадах і загонах діяли спеціальні диверсійні підрозділи – взводи або роти. Крім того, на окупованій території діяли окремі диверсійні і диверсійно-розвідувальні групи прикордонних військ, НКВС, ГРУ Генштабу РСЧА, підготовлені підпільники, які активно використовували тактику диверсій на комунікаціях противника, подібну партизанській.

Ефективність диверсійних акцій прямо залежала від наявності у партизанів вибухівки, мін і різномірної підривної техніки, рівня підготовленості особового складу до їх застосування та охорони противником залізничних комунікацій та інших тилових об'єктів. Багато партизанських диверсійних груп організували підриви не лише на залізничних лініях, але й успішно мінували шосейні та ґрунтові дороги.

Тактика дій диверсійних груп зазвичай виглядала наступним чином. Після попередньої розвідки підступів до об'єкта і ретельного вивчення режиму його охорони група в найзручніший момент виходила на залізницю або шосейну дорогу, закладала міну (фугас), а потім відходила у визначене місце, звідки можна було спостерігати за результатом диверсії, а потім непомітно сховатися.

Партизани, у перші місяці боротьби у ворожому тилу використовували, в основному, саморобні та деякі види армійських табельних мін, які призначалися для інших цілей, тому не завжди задовольняли їх вимогам. Партизанські умільці, виявляючи кмітливість і винахідливість, у загонах удосконалили багато зразків мінно-підривної техніки. У результаті цього арсенал партизанських диверсійних груп поповнився необхідними, деколи зовсім несподіваними видами мін. Секрет їх застосування був відомий лише винахіднику і виконавцю диверсійної акції. Прикладом цього є застосування таких засобів у діяльності партизанів Криму, де на початку січня 1942 р., в умовах відсутності централізованого постачання, спеціальної техніки та підготовки фахівців успішно застосовувалися саморобні міни для диверсій на шосейних дорогах [8, с.38-39,41, 44].

Крім вибухових пристроїв, партизани досить успішно застосовували для диверсій різні підручні засоби, зокрема

всілякі «їжаки» та «шипи» для проколів автомобільних шин та інші нескладні пристосування. Партизани підпилювали і спалювали дерев'яні мости, розтягували рейки, викопували і спалювали шпали, що призводило до катастрофи ворожій транспортної техніки. Одночасно з цим вони розривали телефонні та телеграфні проводи, підпилювали і валили опорні стовпи ворожих ліній зв'язку.

Організуючи підготовку масованих ударів по ворожих залізницях, штаби партизанського руху, командири з'єднань прагнули забезпечити своїх бійців відповідними рекомендаціями з тактики руйнування залізничних комунікацій. З цією метою провели узагальнення набутого досвіду диверсійної діяльності партизанськими загонами і на його основі з урахуванням характеру місцевості та системи охорони тієї чи іншої ділянки комунікацій виробили практичні рекомендації [5; 12].

Так, наприклад, був запропонований один із можливих варіантів бойового порядку при підриві залізничного полотна. Зокрема загонам рекомендували мати групи: ударну, штурмову, прикриття флангів, тилового прикриття, кілька допоміжних груп, а також заслони, що виставлялися на прилеглих до об'єкта нападу шляхах. Найбільш підготовлених серед особового складу пропонували включати до складу ударних груп [13, арк.13-4, 16-18].

Загалом, стосовно лише залізничного транспорту, радянські партизани та підпілляники пустили під укіс понад 20 тисяч ешелонів противника та 58 бронепоездів, вивели з ладу 10 тисяч паровозів, 110 тисяч вагонів, цистерн та платформ, підірвали або зруйнували 12 тисяч шосейних і залізничних мостів [6, с.281-282].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Отже, розвиток тактичних прийомів диверсійної діяльності багато в чому залежав від обстановки на окупованій нацистськими військами радянській території, змін у системі охорони комунікацій, транспорту та інших об'єктів у ворожому тилу, оснащення партизанських формувань ефективними видами мінно-підірвної техніки та зброї. Якщо в

початковому періоді партизанського руху партизани, зазвичай, діяли розрізненими групами, окремими загонами, застосовуючи переважно тактику дрібних диверсій, то в подальшому все частіше зусилля партизанських загонів і бригад стали об'єднуватися загальним задумом, а диверсійні дії проводилися у формі великомасштабних операцій. Успіх таких дій партизанів багато в чому залежав і від організації розвідки інших видів бойового забезпечення, планування й управління діяльністю партизанських формувань. Вважаємо, що вищезазначені форми і способи партизанської боротьби на тилкових і транспортних комунікаціях противника не втратять своєї актуальності та ефективності навіть у нинішній час, особливо з урахуванням всебічної підготовки та забезпечення.

1. *Афанасьев Л.* В помощь партизану. – М.: Воениздат НКО Союза ССР, 1942. – 137 с.
2. *Боярский В.И.* Партизанская война: История утраченных возможностей. – Мн.: Харвест; 2001. – 304 с.
3. Великая Отечественная: сборник документов / Ин-т воен. истории МО РФ. – М.: Терра, 1999. – Т. 9. – 671 с.
4. Война в тылу врага. О некоторых проблемах истории советского партизанского движения в годы Великой Отечественной войны. Вып. 1. – М.: Политиздат, 1974. – 447 с.
5. Войсковая разведка. Сборник. В помощь штабному офицеру и офицеру-разведчику. Вып. 6. – М.: Воениздат, 1944. – 105 с.
6. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945. – М.: Политиздат, 1965. – Т. 6. – 652 с.
7. *Клоков В.И.* Действия партизан Украины на железнодорожных коммуникациях в тылу фашистских войск. 1941–1944. – К.: Наукова думка, 1984. – 168 с.
8. *Луговой Н.Д.* Страда партизанская: 900 дней в тылу врага. Дневниковые записи. – Симферополь: ЧП «Эльиньо», 2004. – 732 с.
9. Народная война в тылу фашистских оккупантов на Украине 1941–1944. В 2-х кн. – К.: Наукова думка, 1985. – Кн. 2. – 432 с.
10. *Пономаренко П.К.* Всенародная борьба в тылу немецко-фашистских захватчиков 1941–1944. – М.: Наука, 1986. – 439 с.

11. Спутник партизана. – М.: Молодая гвардия, 1941. – 255 с.
12. Спутник партизана. – Хабаровск: Дальгиз, 1943. – 358 с.
13. Российский государственный архив социально-политической истории, ф.69, оп.1, д.702.

Надійшла до редакції 12.09.2014 р.

Рецензент: *Виздрик В.С.*, кандидат історичних наук, доцент, професор, кафедри гуманітарних наук, Академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів

Печенюк И.С., Ткаченко С.Н.
ФОРМЫ И СПОСОБЫ ПАРТИЗАНСКОЙ БОРЬБЫ НА
ТЫЛОВЫХ КОММУНИКАЦИЯХ ПРОТИВНИКА (1942–1944 гг.)

В статье с точки зрения военно-исторической науки рассматривается процесс развития форм и способов вооруженной борьбы советских партизанских формирований на тыловых коммуникациях (железные дороги, автодороги и др.) в годы Великой Отечественной войны. Особое внимание уделено влиянию различных факторов на организацию диверсионной деятельности партизан, усовершенствованию способов ее проведения в целом на всю партизанскую тактику.

Ключевые слова: боевые действия, вооруженная борьба, диверсии, минно-взрывчатые вещества, партизанская борьба, противник, тыловые коммуникации.

Pechenyuk I., Tkachenko S.
FORMS AND METHODS OF PARTISAN WARFARE IN THE
ENEMY REAR COMMUNICATIONS (1942-1944)

The article deals with the process of development of forms and methods of the Soviet partisan units warfare in the rear communications (railways, roads etc.) during Great Patriotic War in terms of military and historical science. Particular attention is paid to the influence of various factors on the organization of sabotage partisans activities, improve its methods on all of partisan tactics in general.

Key words: combat operations, armed struggle, sabotage, mine explosive substances, guerrilla struggle, adversary, logistics communication.