

## **Тыл Красной Армии в период Сталинградской битвы Великой Отечественной войны**

Великая Отечественная война стала самым крупным вооруженным выступлением ударных сил против СССР, одним из тягчайших испытаний для нашей Родины явилась война, навязанная Советскому Союзу германским фашизмом. В этой войне решалась судьба нашей страны, будущее мировой цивилизации.

Советский народ и его доблестные Вооруженные Силы нанесли сокрушительное поражение гитлеровской Германии и отстояли свободу и независимость социалистического Отечества, осуществили великую освободительную миссию, с честью выполнили свой интернациональный долг. Наша страна стала главной силой, преградившей путь фашизму к мировому господству, вынесла на своих плечах основную тяжесть войны и сыграла решающую роль в разгроме гитлеровской Германии, а затем и милитаристской Японии.

Большую роль в обеспечении победы сыграл Тыл Советских Вооруженных Сил. Трудности испытывали в то тревожное время вся страна, Вооруженные Силы и их Тыл. Свои задачи органам тыла в Сталинградской операции приходилось выполнять в чрезвычайно сложной обстановке. В ходе оборонительного сражения тыловые части и учреждения понесли значительные потери, запасы материальных средств в войсках в результате непрерывных боев были израсходованы, а на складах армий и фронтов истощены, склады центрального подчинения находились на большом удалении от района боевых действий. В прифронтовой зоне не было достаточно густой сети железных и шоссейных дорог, что осложняло сосредоточение резервов и подачу материальных средств войскам. Начертание железных дорог в районе Сталинграда (в основном рокадные, с малой пропускной способностью), было крайне неблагоприятным. Однопутные железнодорожные участки не обеспечивали прием, пропуск и выгрузку войск и грузов. Так, например, железная дорога Саратов-Урбах-Баскунчак-Астрахань имела пропускную способность всего 6-8 пар поездов в сутки. Отрицательно сказывалось отсутствие постоянных железнодорожных и автомобильных мостов через Волгу. Противник постоянно наносил бомбовые удары по дорогам, периодически минировал Волгу, и без траления фарватера движение судов совершенно исключалось. Железные дороги в районе Сталинграда, особенно узловые станции, систематически подвергались налетам авиации противника. Только с 1 июня по 31 декабря 1942 г. было совершено ок. 20 тыс. самолетных налетов и сброшено более 5 тыс. бомб, все это затрудняло готовность войск к контрнаступлению.

Центральный аппарат Тыла Советской Армии уделял особое внимание подготовке тыла фронтов сталинградского направления. Заместитель Народного комиссара обороны – начальник Тыла Советской Армии генерал А.В. Хрулев уже в сентябре 1942 г. принял участие в разработке плана наступательной операции «Уран». Начальникам центральных управлений НКО своевременно были

поставлены конкретные задачи по накоплению ресурсов материальных средств, перемещению баз снабжения, улучшению работы коммуникаций, ремонту техники, развертыванию медицинских учреждений, подготовке тыловых частей и учреждений. Центр развернул базы снабжения (для Сталинградского и Южного фронтов – в Саратове, для Брянского фронта – в Вольске) и принял самые энергичные меры по оказанию помощи фронтам в заблаговременном накоплении необходимых запасов материальных средств, приближении их к войскам. По решению Государственного Комитета Оборона с низовьев Волги было перемещено в районы городов Саратов и Батраки 41 тыс. т горючего.

Запасы материальных средств подавались во фронты всеми видами транспорта. Однако в связи с сильным воздействием противника по коммуникациям и ограниченными сроками до начала наступления полностью подать фронтам запланированные снабженческие грузы не удалось, накопление запасов материальных средств во фронтах шло медленнее, чем прибывали войска. Группа генералов и офицеров центральных органов управления тылом во главе с первым заместителем начальника Тыла Советской Армии генералом В.И. Виноградовым проверкой на месте установила, что боеприпасы и горючее доставлялись с запозданием, не полностью сосредоточился тыл авиации. В связи с этим начало контрнаступления под Сталинградом Ставкой Верховного Главнокомандования было перенесено на несколько дней и назначено на 19-20 ноября 1942 г.

В целях правильного размещения фронтового тыла, лучшего использования коммуникаций и местных средств фронтам были определены тыловые районы: Юго-Западному (заместитель командующего войсками фронта по тылу – начальник тыла фронта генерал-майор Н.А. Кузнецов) – глубиной 220-250 км, Донскому (заместитель командующего войсками фронта по тылу – начальник тыла фронта генерал-майор И.Г. Советников) – 210-250 км и Сталинградскому (заместитель командующего войсками фронта по тылу – начальник тыла фронта генерал-майор Н.П. Анисимов) – до 400 км. Распорядительные станции были назначены на железных дорогах: Юго-Западному фронту – в Балашове, Донскому в Камышине, Сталинградскому – в Урбахе и Верхнем Баскунчаке.

Основные мероприятия по подготовке тыла к непосредственному обеспечению войск в контрнаступлении проводились во фронтовом, армейском и войсковом тылу. Тыловые части и учреждения оперативного и войскового звеньев тыла были доукомплектованы личным составом и техникой, усилены автотранспортом подвоза. Личный состав тыла Юго-Западного, Донского и Сталинградского фронтов работал самоотверженно, инициативно, умело и внес весомый вклад в дело разгрома противника. Особенно успешно трудились работники тыла Сталинградского фронта, возглавляемые генералом Н.П. Анисимовым. Опытный военный хозяйственник, крупный организатор, он в короткий срок сумел сплотить вокруг себя работоспособный коллектив. Это заместители начальника тыла фронта генералы Н.К. Попов и И.С. Савинов, начальник штаба тыла фронта полковник Д.Г. Гаврилов, интендант фронта полковник А.Ф. Захарченко, начальник медицинской службы генерал Н.П. Устинов, начальник военных сообщений генерал А.А. Коршунов, а впоследствии К.А. Рассалов и др.

Нелегко было осуществлять тыловое обеспечение войск в степных районах. Негде было укрыться и обогреться. Не было топлива. Удавалось обогревать по ночам лишь медицинские пункты, чтобы днем не привлекать внимания противника. Раненых с поля боя на пункты эвакуации доставляли на собачьих упряжках санями-волокушами.

Остро встал вопрос размещения тыловых частей, запасов материальных средств. Вопреки довоенным взглядам, когда считалось, что размещать тыловые части и учреждения следует главным образом на железной дороге, во фронтах часть сил и средств тыла выдвигалась ближе к войскам на направлении действий главных группировок. Например, главная группировка Юго-Западного фронта развертывалась на плацдарме юго-западнее Серафимовича, а группа фронтовых складов – в армейском тылу в районе Ново-Анненский, Страхово. Сталинградский фронт главный удар готовился нанести из района Сарпинских озер, в связи с чем на правом берегу Волги в районах Красноармейска, Райгорода, Светлого Яра, Каменного Яра, Солодники были развернуты группы полевых госпиталей и передовые фронтовые склады.

Для обеспечения подвоза материальных средств автомобильным транспортом дорожные части Юго-Западного и Донского фронтов оборудовали по три, а Сталинградского – две военно-автомобильные дороги и три ответвления от них к переправам на Волге. В условиях осенней распутицы грунтовые дороги на многих участках становились непроезжими. Занятость дорог и переправ через Волгу войсками, сосредоточиваемыми для контрнаступления, предельно усложнила подвоз материальных средств. Дорожниками, автомобилистами и ездовыми принимались все возможные меры для лучшего использования автомобильного и гужевого транспорта. В целях уменьшения потерь с приближением холодов во фронты стало поступать теплое обмундирование. Личный состав частей, в первую очередь на переднем крае, получил валенки, полушубки, шапки-ушанки, теплое белье. Материальные ресурсы для обеспечения войск часто изыскивались и на месте. Например, для Сталинградского фронта с помощью местных партийных и общественных организаций из Сталинградской, Астраханской и Саратовской областей к 1 ноября 1942 г. было доставлено 8 тыс. пар валенок, 16,5 тыс. телогреек, более 30 тыс. пар нательного белья и другое имущество, а также значительное количество продовольствия и фуража.

Подготовка тыла к операции проводилась скрытно. Задачи до исполнителей доводились устно, подвоз материальных средств, передвижение личного состава осуществлялись в темное время суток. В результате потери в тыловых частях в этот период были незначительны, противнику не удалось установить подготовку наших войск к контрнаступлению.

19-20 ноября 1942 г. войска Юго-Западного, Донского и Сталинградского фронтов перешли в контрнаступление, в ходе которого была окружена и затем уничтожена 330-тысячная группировка войск противника. Действия наших войск отличались высокой маневренностью, быстрым продвижением вперед. Во фронты поступали свежие резервы. Причем в этот период некоторые оперативные объединения не полностью имели доложенные по штату органы тыла. Так, на котельниковское направление форсированным маршем выдвигалась 2-я гвардейская армия, а ее склады были на пути к станции Камышино. 5-я ударная армия вообще не имела своих складов и снабжалась через склады соседних

армий. Чтобы не сорвать обеспечение войск в чрезвычайно сложной боевой обстановке, когда противник пытался деблокировать свои армии, окруженные в Сталинграде, пришлось широко привлекать для подвоза боеприпасов и горючего войсковой транспорт, а также значительную часть строевых автомашин и ремонтных летучек. Однако необходимое количество боеприпасов и горючего невозможно было своевременно доставить войскам по грунтовым дорогам. Тогда Ставка Верховного Главнокомандования выделила две авиадивизии транспортных самолетов, которые доставляли грузы по воздуху.

Запасы материальных средств, заблаговременно созданные вблизи переднего края и на правом берегу Волги, в целом обеспечили потребность войск в первые дни наступления. В последующем снабжение фронтов осуществлялось с центральных баз и складов через фронтовые и армейские склады. Для подвоза использовались все виды транспорта, усилия которых координировались штабами тыла. Работникам тыла активно помогали командиры всех степеней, выделяя в необходимых случаях людей и транспорт. Большое внимание вопросам снабжения войск уделяли члены военных советов армий, заместители командиров соединений и частей по политчасти.

В ходе контрнаступления было израсходовано значительное количество материальных средств. Расход боеприпасов с 19 ноября 1942 по 2 февраля 1943 г. на трех фронтах (Донской, Сталинградский, Юго-Западный) составлял в среднем 60 вагонов в сутки (ок. 1200 т). Юго-Западный фронт ежедневно расходовал 0,35 заправки автобензина, Донской и Сталинградский фронты – по 0,24 заправки.

Почти одновременно с грандиозным сражением между Волгой и Доном развернулась битва за Кавказ, которая началась летом 1942 г. и длилась до осени 1943 г. Она была сложной и трудной как для войск, так и для тыла фронтов. Тыловым органам приходилось преодолевать значительные трудности, связанные с удаленностью театра военных действий от центральных районов страны. Боевая техника для Закавказского фронта по планам центра доставлялась по железной дороге к портам Гурьев и Красноводск, далее по Каспийскому морю до Баку, затем снова по железной дороге или своим ходом до пунктов назначения. Этот путь был слишком длинным (до Краснове дека приходилось везти грузы через Ашхабад) и долгим (в один конец 20-30 суток). Поэтому завершение строительства и ввод в эксплуатацию в августе 1942 г. железнодорожного участка Астрахань – Кизляр протяженностью 348 км улучшило доставку военных грузов на Кавказ.

В Закавказских республиках был развернут ряд центральных складов. Во фронтовом тылу образованы две группы тыловых частей и учреждений, которые размещались на направлениях действий Черноморской и Северной групп войск. Для устойчивого обеспечения Черноморской группы войск был построен и введен в строй 1 января 1943 г. железнодорожный участок Бзыбь – Сухуми протяженностью 65 км, который соединил северо-западное направление Закавказья с центральным.

Разгром врага на Волге, положивший начало коренному перелому в ходе Великой Отечественной войны и всей второй мировой войны, убедительно подтвердил ленинское положение о том, что крепкий организованный тыл является одним из решающих факторов, определяющих ход и исход операций, военных кампаний и войны в целом. Труженики советского тыла дали фронту все

необходимое для победы: прекрасную боевую технику, вооружение, боеприпасы, горючее, продовольствие и другие материальные средства. Работники же стратегического, оперативного и войскового тыла сделали все, чтобы бесперебойно питать ими войска.

Таким образом, действия тыла РККА в момент коренного перелома Великой Отечественной войны смогли выстроиться в единую систему, позволяющую вовремя и в полном объеме обеспечивать подразделения, находящиеся на передовой. Всем необходим для ведения эффективного боя и жизнедеятельности войск, поддержания стабильности армии и поднятия их боевой способности для достижения поставленной цели – победы над фашистами вермахта.

### **Список использованных источников.**

1. Советский тыл в Великой Отечественной войне. Кн. 1. Общие проблемы [Текст] / Пospelов П.Н. (ред.). – М.: Мысль, 1974. – 300 с.

2. Советский тыл в Великой Отечественной войне. Кн. 2. Трудовой подвиг народа [Текст] / Пospelов П.Н. (ред.). – М.: Мысль, 1974. – 367 с.

3. Тыл Советской Армии во втором периоде войны // Тыл Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне [Электронный ресурс] / Доступ с сайта «ВикиЧтение». – Режим доступа: <https://history.wikireading.ru/198140>, свободный.

4. Тыл Красной армии в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов [Электронный ресурс] / Доступ с сайта Министерства обороны Российской Федерации. – Режим доступа: [https://rear320.mil.ru/the\\_great\\_patriotic\\_war.html](https://rear320.mil.ru/the_great_patriotic_war.html), свободный.

5. Советский тыл в 1942-1943 гг. [Электронный ресурс] / Доступ с сайта «История.ру». – Режим доступа: <https://www.istoriia.ru/category/xx-%D0%B2%D0%B5%D0%BA/korennoj-perelom-v-xode-vtoroj-mirovoj-vojny/sovetskij-tyl-v-1942-1943-gg?ysclid=1912yzcgg875918502>, свободный.