

Смерть немецким оккупантам!

№ фонда	13756
№ описи	40019
№ дела по описи	7а V
№ коробки	13312

НКО – СССР

13 железнодорожная

БРИГАДА

В ДНИ

Великой Отечественной Войны.

Центральный Архив НКПС

Опись № 391/8 194 г.

Связка №

Дело № 72

1941 – 1945 год

Начато 22 июня 1941 г.
Окончено 31 декабря 1945 г.
На 37 листах
Хранить постоянно.



„Советский железно-
дорожный транспорт
выдержал нагрузку,
с которой едва ли
справился бы транспорт
другой страны."

Сталин.

Железнодорожные части Киевского, Одесского, Харьковского, Западного и других военных округов после больших строительных работ готовились на зимних квартирах к выполнению новых, еще более важных летних боевых заданий. Разразившаяся над Европой война и угроза нападения фашистких орд на нашу Родину требовали экстренной постройки целого ряда приграничных магистральных железных дорог.



по приказу Народного Комиссара Обороны формируется

13-ая ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ БРИГАДА

В состав бригады вошли:

6ой железнодорожный полк,

4ый отдельный мостовой железнодорожный батальон,

5ая отдельная рота механизации.

Штаб бригады дислоцировался в гор. Винница.

Много энергии и труда в дело организации соединения вложили первые руководители бригады



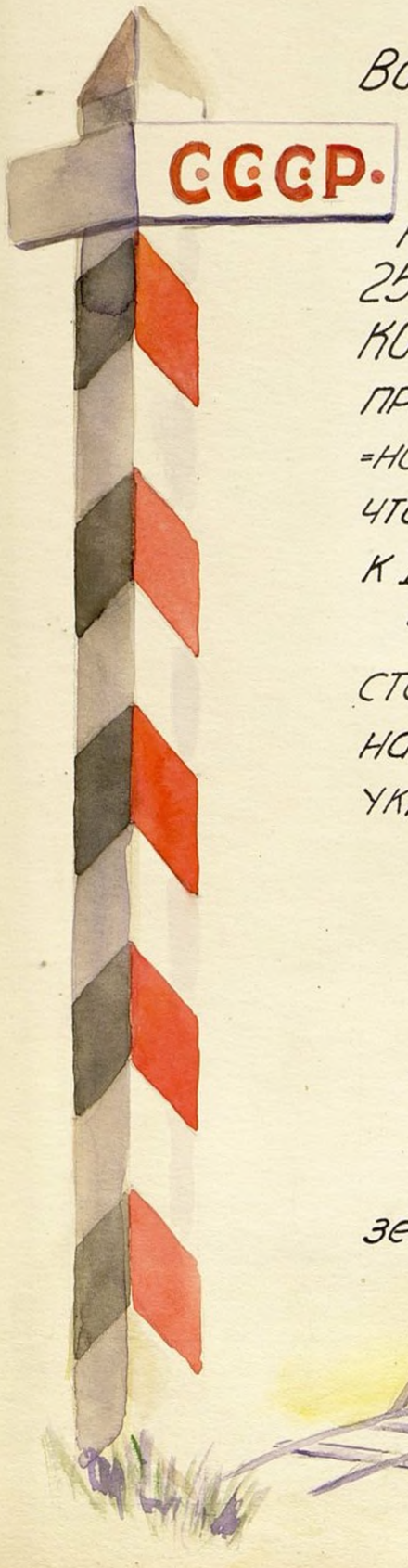
Командир бригады полковник Степанов С.А.

Начальник штаба бригады полковник Петров В.С.

В марте месяце части сформированной бригады приступили к занятиям по совершенствованию своей боевой, политической и специальной подготовки.







1 апреля 1941 года учеба была прервана приказом Начальника Военных Сообщений Красной Армии о строительстве железной дороги ВАПНЯРКА - ОКНИЦА.

На строительстве этой железной дороги 25-го мая была созвана 1-ая ПАРТИЙНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ БРИГАДЫ. Конференция прошла в деловой и торжественной обста=-новке. Делегаты заверили командование, что парторганизации приложат все силы к досрочному окончанию строительства.

Схема трассы строительства жел. дор. ВАПНЯРКА-ОКНИЦА.



Части бригады закончили участок ВАПНЯРКА-ЕЛАНИЩИ и примыкание к станции ВАПНЯРКА. На остальных участках земляные работы были выполнены на 75-80%, в разгаре была работа по сооружению труб, готовились к укладке верхнего строения, когда



22 июня 1941. года.

фашистские орды вторглись на нашу землю. Началась Великая Отечественная Война.

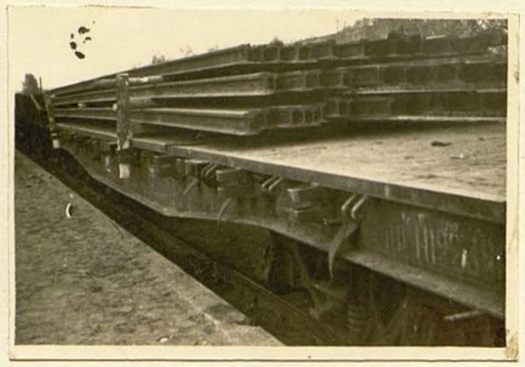


„При вынужденном отходе частей Красной Армии нужно угонять весь подвижной железнодорожный состав, не оставлять врагу ни одного паровоза, ни одного вагона, не оставлять противнику ни килограмма хлеба, ни литра горючего."

(Сталин)

Эти слова вождя стали программой военных железнодорожников. По приказу командования бригада приступила к эвакуации материальных ценностей и устройству заграждений на голов=ных железнодорожных участках.





Тяжело было разрушать то, что создавалось десятилетиями упорного труда, но еще тяжелее было бы знать, что родной железной дорогой пользуется враг.

Первыми участками, на которых 13-я железнодорожная бригада производила заградительные работы, были головные железнодорожные участки: Щепетовка-Староконстантинов-Калиновка-Казатин-Христиновка и одновременно участок Бердичев-Казатин.



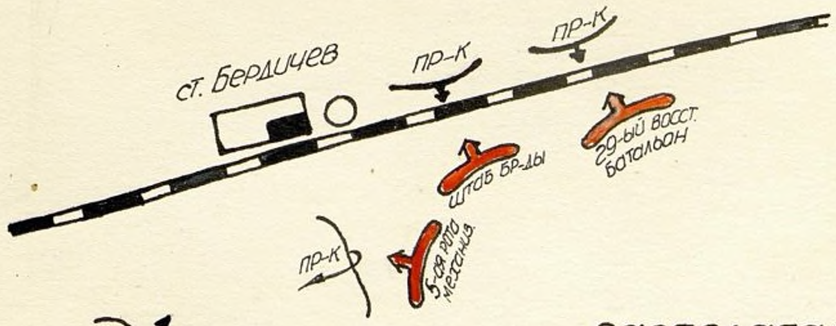


7 июля эшелон бригады, следовавший на головной участок для производства заградитель=ных работ, остановился у ст. Бердичев. Следовать дальше не представлялось возможным, т.-к. глубо=ким вклинением своих подвижных частей противнику удалось захватить город Бердичев.

Под угрозой захвата противником находился крупный железнодорожный узел Казатин со всеми имеющимися на нем материальными ценностями.

Командир бригады полковник Степанов решил силами частей бригады задержать



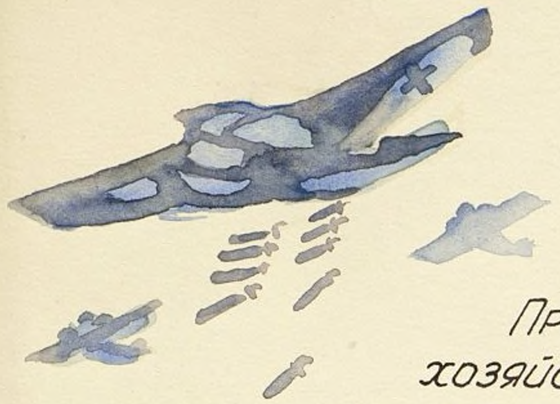


гитлеровцев до подхода полевых частей Красной Армии.

Станцию атаковали охватывающими действи=ями флангов. На правом фланге находился 29-ый восст. жел.-дор. батальон, на левом располагалась 5-я рота механизации, в центре сража=лось подразделение, составленное из бойцов и командиров штаба бригады.

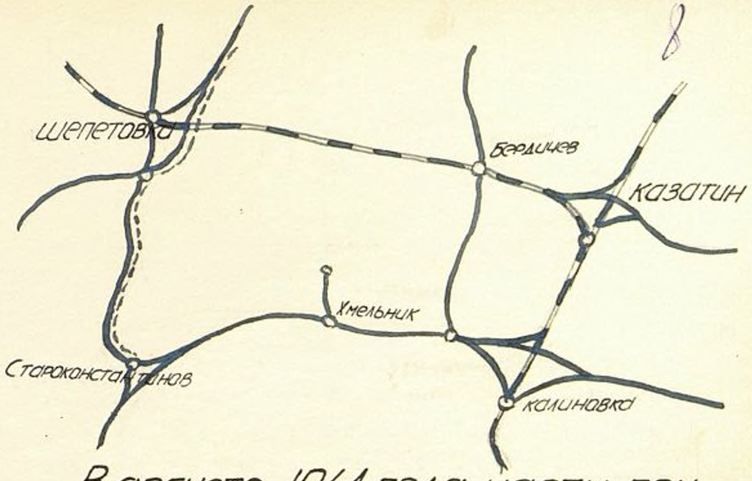
Несмотря на то, что немцы имели в г. Бердичеве 10 танков, роту мотоциклистов, артиллерийскую батарею и большое количество автоматчиков, воины 13-й бригады три дня 7, 8 и 9 июля держали в своих руках инициативу боя, нанося тяжелые потери противнику.

9.7.1941г. бригаду, с честью выполнившую свою боевую задачу в первом боевом крещении, сменила 10-ая танковая бригада.



Одновременно с боями под Бердичевым и сразу после них группа подрывников производила заграждения на участках: Шепетовка-Староконстантинов-Гречаны-Хмельник, велась подготовка к заградительным работам на Казатинском узле. Противник пытался сорвать планомерную эвакуацию хозяйственных грузов. Частям бригады приходилось работать днем и ночью, восстанавливая пути, разрушенные авиацией противника. Для обеспечения движения железнодорожного транспорта, восстановления после вражеских налетов бригада получила участки: Хмельник-Погребище-Христиновка и Фастов-Мироновка-Цветково, где производила подготовку участков для устройства заграждений. Выполняя приказ, части бригады отражали нападение мелких групп противника, нередко переходя на ответственных участках к обороне





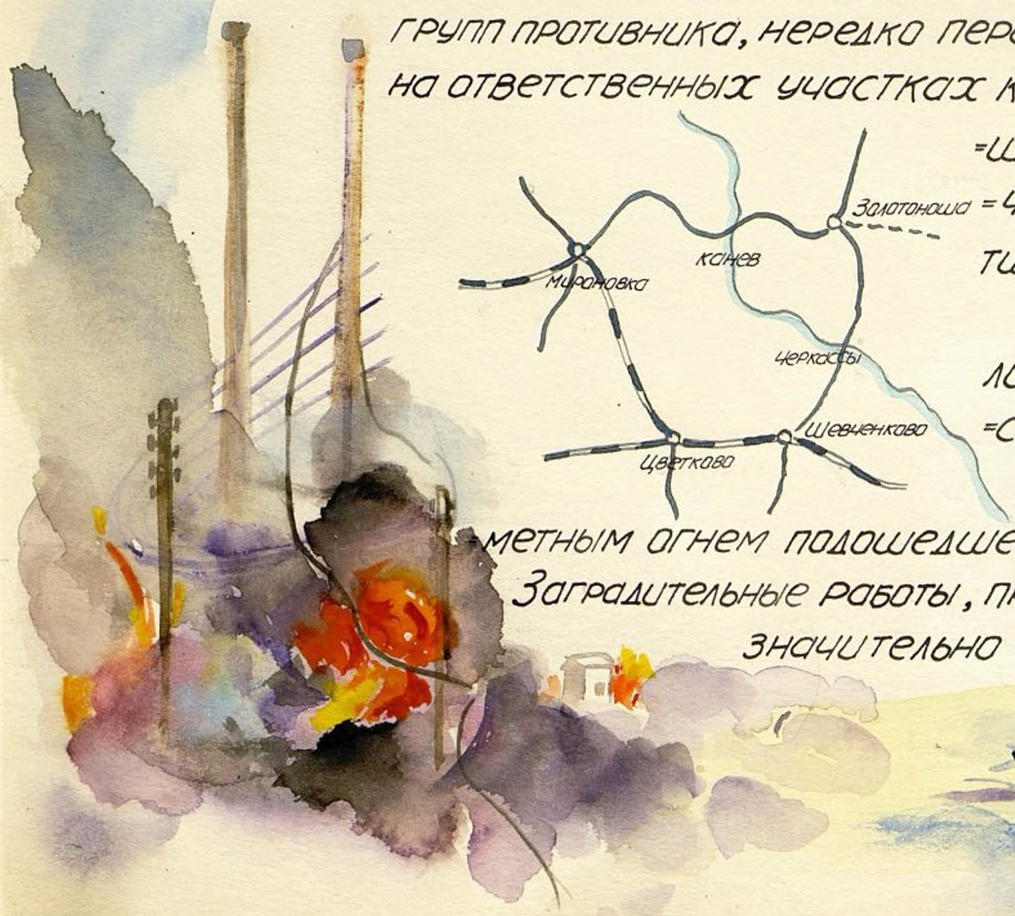
В августе 1941 года части бригады приступили к обслуживанию железнодорожных участков: Мироновка-Канев-Золотоноша, Шевченково-Черкассы-Золотоноша.

Железнодорожные мосты через р. Днепр у г. Канев и у г. Черкассы находились на главных коммуникациях советских войск, сражавшихся на правом берегу Днепра. Противник подвергал их ожесточенным и частым налетам с воздуха. Долго усилия врага оставались тщетными. Только 10-го августа противнику удалось повредить мост.

Командующий 26 армией приказал бригаде в 10-ти часовой срок ликвидировать серьезные повреждения и открыть движение по мосту. Уже через 7 часов, на три часа ранее срока, мост был открыт.

16-го августа по приказу командования каневский мост под прицельным огнем подошедшего противника был взорван командой подрывников ст. лейт. Чинюкова

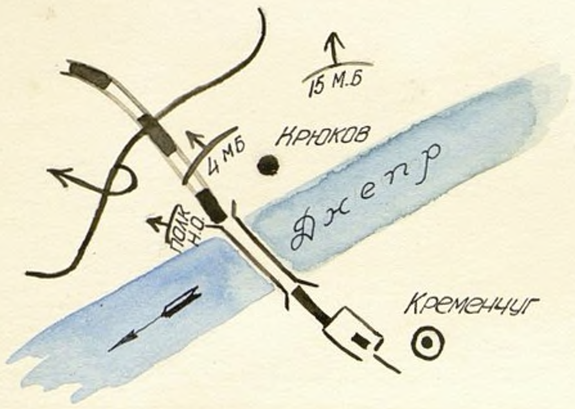
Заградительные работы, производимые подрывниками 13-ой железнодорожной бригады значительно задерживали продвижение противника.



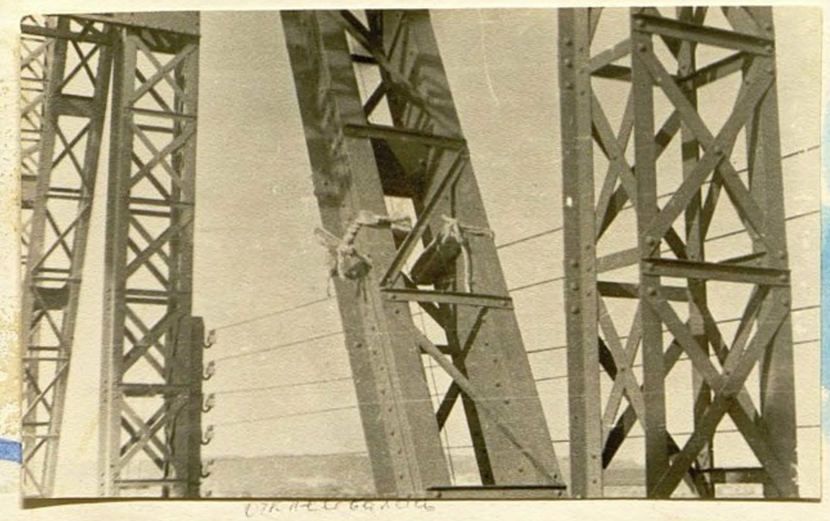
Для обеспечения подготовительных работ по взрыву черкасского моста рота 29-го восстановительного батальона заняла оборону на подступах к мосту. Рота стойко оборонялась, отражая попытки немцев захватить мост в исправности. 22-го июля по приказу командования мост был взорван. Руководил работой подрывников капитан Петрик.

В это же время 4-ый мостовой батальон находился на восстановлении разрушенного в результате налета фашистской авиации, железнодорожного моста через реку Днепр у г. Кременчуг. Неся потери от артиллерийских обстрелов и воздушных налетов, батальон все-таки успешно справлялся с боевым заданием.

3-го августа обстановка на фронте обострилась. Враг подходил к городу Крюкову, расположенному на западном берегу Днепра у г. Кременчуг. 4-ый мостовой батальон, продолжая восстановление, остальными ротами встал на защиту г. Крюкова рука об руку с полком Народного Ополчения. Воины железнодорожники не только успешно сдержали врага, но и перейдя по приказу командования в наступление продвинулись на 9 км. вперед. Только получив подкрепление из танков и артиллерии враг сумел оттеснить обескровленный борьбой героический железнодорожный батальон к берегу Днепра.



Смертью храбрых пал в этом бою первый организатор и командир батальона майор ХОЛИН. Много мужества и отваги проявили бойцы и командиры батальона Наиболее отличившиеся были представлены к правительственным наградам.



10-го августа по приказу командования 4-ый мостовой батальон убыл в город Харьков.

Кременчугский мост достался врагу разрушенным.

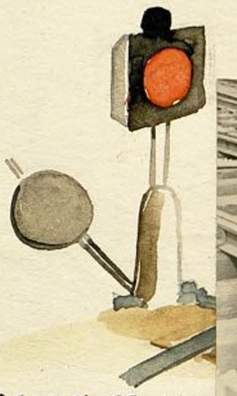
В конце сентября части бригады, выполнив боевые задачи на предыдущих участках, вышли с боями из вражеского окружения и сосредоточились в районе Харькова.

И снова начались работы по устройству заграждений на основных железнодорожных участках:

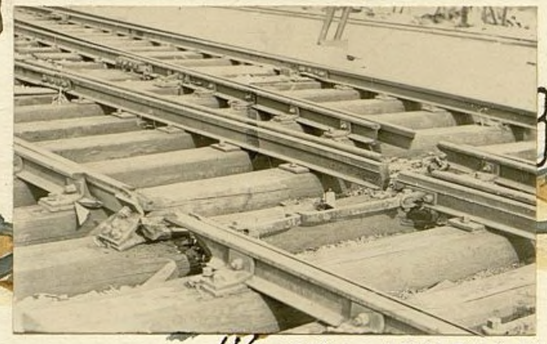
1. Люботин - Харьков - Основа - Купянск - Волуйки;
2. Основа - Святогорская - Красный Лиман.

Большая работа проделана подрывниками бригады по заграждениям на Харьковском железнодорожном узле.

С 17 по 23 сентября под сильным артиллерийским и минометно-орудийным огнем противника подорвано:



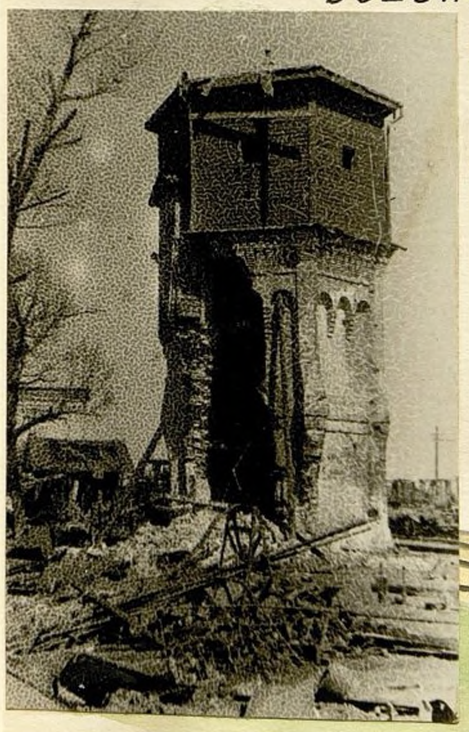
стрелочных переводов 813





станционных путей 15000 п.м.

водоемных и водоподъемных зданий 11



114 мин замедленного действия было установлено на Харьковском узле. Эти мины долго не давали покоя немцам, уничтожая эшелоны с войсками и грузами; вызывая перерывы в движении. Один из пленных немецких офицеров пишет: „После занятия Харькова мы находились в постоянном напряжении. Повсюду взрывались мины. От мин погибло больше немцев, чем при взятии города." Последние слова являются, безусловно, преувеличением, но заявление пленного - блестящая оценка советским минерам.

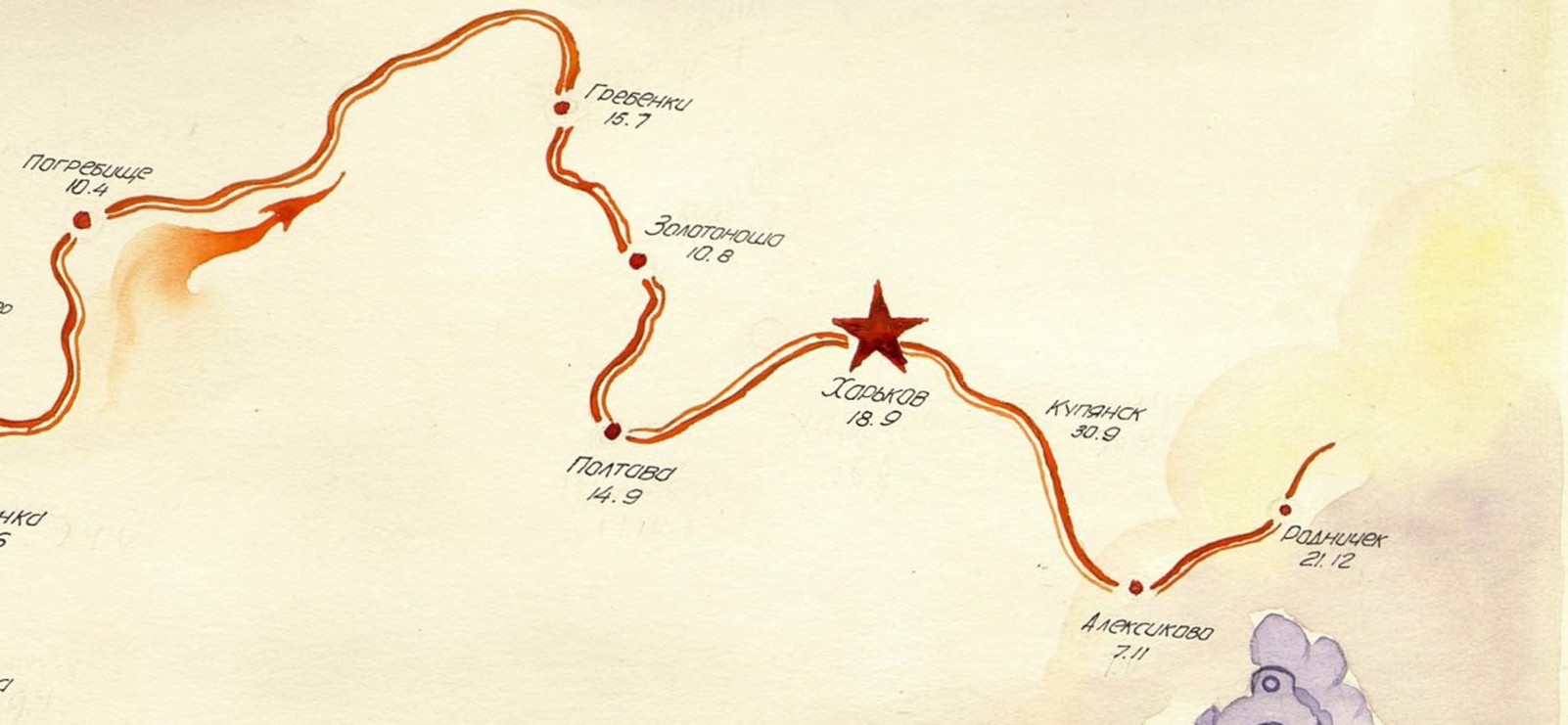
мостов и путепроводов 27



общим отверстием 1583 п.м.

Заградительные работы частями бригады произведены на ст. ст. Харьковского узла: Новая Бавария, Основа, Харьков пасс., Харьков балашов., Безлюдовка, Харьков сортир., Новоселовка.

Боевой путь бригады за 1941 год



В 1942 год бригада вступила, производя восстановление первого освобожденного от немецкой оккупации железнодорожного участка ВОЛОВО-УЗЛОВОЯ Московско-Донбасской железной дороги. За двое суток восстановлено:



61000 пог. метров главного пути;
25 станционных путей на 6 раздельных пунктах;
50 стрелочных перевода заново уложено;
42 стрелочных перевода заменены рельс. рубками;
3 железнодорожных моста;
1 комплект водоснабжения.

3-го января было открыто движение по восст. участку.

По окончании работ части бригады находились на прикрытии от воздействия авиации головных железнодорожных участков: Купянск узловой, Сортировочная, Купянск южный; Двуречная-Валуйки.



Много мужества и отваги требо=
=валось от бойцов и команди=
=ров, чтобы обеспечить беспере=
=бойное движение на участ=
=ках. Немецкие самолеты налета=
=ли по 5-6 раз в сутки на маленькие прифронтовые стан=
=ции снабжения. Но нес=
=мотря на то, что в налетах участвовало по 40-50 само=
=летов, в короткий срок восстановленные участки снова доставляли эшелоны воин=
=ских грузов фронту. Эксплоатация прифронтовых железнодорожных участков осуществлялась силами 13-ой бригады.



Осуществив заграждения на предыдущих участках, части бригады по приказу командования отошли и заняли участки, находящиеся на подступах к Сталинграду. С августа 1942 года части бригады обслуживали головные железнодорожные участки: Таловая-Поворино, Поворино-Балашов-Петров Вал-Камышин, Поворино-Иловля-Конный-Сталинград, Петров Вал-Иловля.



Несмотря на колоссальные потери в людях и боевой технике, враг яростно рвался к Волге.

В кровопролитных боях под Сталинградом бойцы и командиры Красной Армии показывали чудеса героизма.

В городе идут ожесточенные уличные бои.



Враг хорошо сознавал всю важность железно=дорожных коммуникаций, снабжавших Сталинград и прилагал все усилия к тому, чтобы нарушить работу железнодорожного транспорта. Днем и ночью над полотном железной дороги, задыхаясь от бешенства, завывали „Юнкерсы", „Хейнкели", „Мессершмидты", шипе=ли в звериной злобе фашистские фугаски.





Еще не успевал смолкнуть грохот разрушен=ного врагом железа, как на путях уже гре=мел инструмент восстановителей.

Еще не успе=вала осесть поднятая бомбами пыль, как снова летела в воздух земля, поднятая лопатами вышедших на восста=новление подразделений.



Развалины.



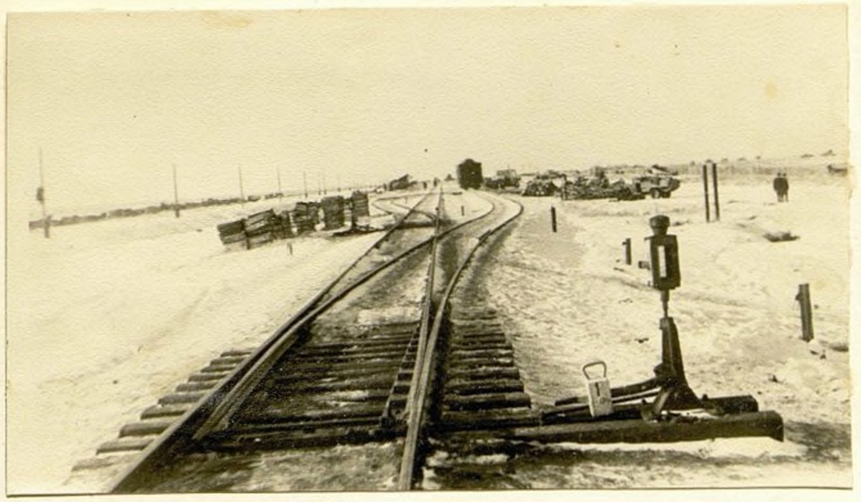
ст. Арчеда.



Депо ст. Арчеда.



На освобожденной от немцев станции Воропоново



Станция Паньшино восстановлена.



Станция Котлубань.

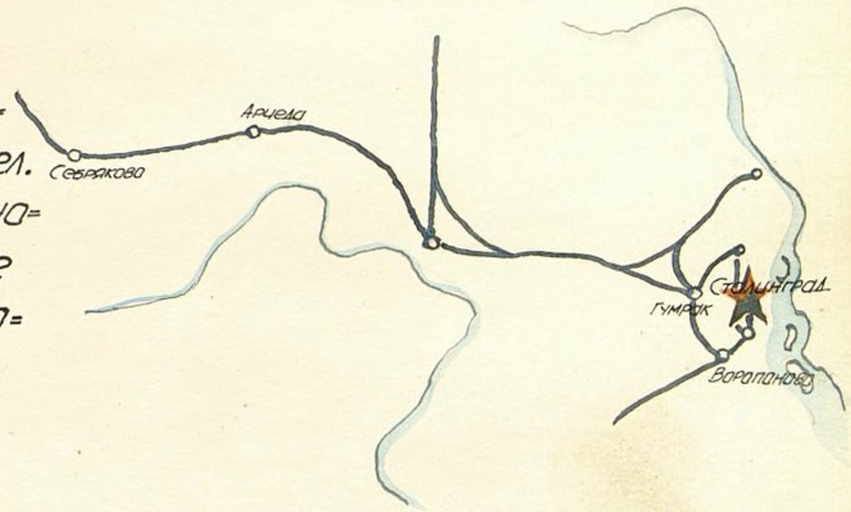


В дни самых напряженных боев за Сталинград бригада выделила из своего состава роту добровольцев автоматчиков, ушедшую на передовые позиции.

Части бригады в сентябре-октябре-ноябре месяцах обеспечивали снабжение Сталинградского и Донского фронтов, осуществляли подготовку к предстоящим наступательным операциям.

Когда радио разнесло по всему миру радостную весть о том, что 22 немецких дивизии окружены под Сталинградом и уничтожаются, части бригады с еще большим энтузиазмом продолжали работу по доставке на фронт военных грузов, всемерно способствуя быстрейшему разгрому врага.

В декабре месяце части бригады, строившие обходные вет-=ки между станциями Иловля-Гумрак-Воропоново соединились с жел. дор. войсками Кавказского фронта. Так было завершено железна-=дорожное окружение Сталинградской груп-=пировки немцев.



ПРИКАЗ

Верховного Главнокомандующего

по войскам Донского фронта

Донской фронт

Представителю Ставки Верховного Главнокомандования маршалу артилерии тов. ВОРОНОВУ

Командующему войсками Донского фро-=нта генерал-полковнику тов. РОКОССОВСКОМУ

Поздравляю Вас и войска Донского фронта с успешным завершением ликвидации окру-женных под Сталинградом вражеских войск.

ОБЪЯВЛЯЮ БЛАГОДАРНОСТЬ всем бойцам, командирам и политработникам Донско-го фронта за отличные боевые действия.

Верховный Главнокоманлующий

И. СТАЛИН.

Москва, Кремль. 2 февраля 1943 года.

Незабываем день 2-го февраля 1943 года, день, когда бойцы и командиры прочли поздрави-=тельный приказ Маршала Сталина.

Получив благодарность вождя, воины-восстановители 13-ой бригады поклялись впредь работать еще лучше еще упорнее.

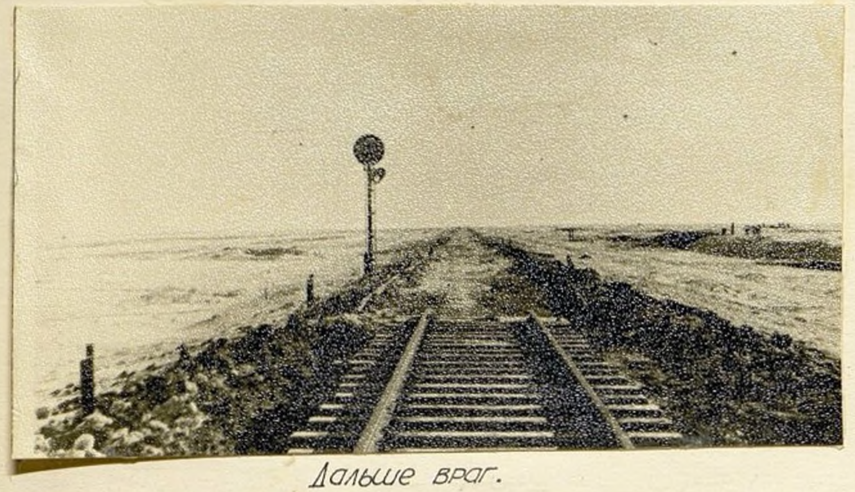
О выполнении этой клятвы свидетельствует большое количество правительственных наград, сверкающих на гимнастерках рядом с медалью „За оборону Сталинграда."

Медалью „За оборону Сталинграда" награжде-=ны на 3235 человек. И каж-=дый из них с законной гордостью может сказать:



Мы Сталинградцы

Это почетное имя завоеванное в жарких боях и упорном труде бойцы и коман-=диры бригады носят по праву.



Дальше враг.



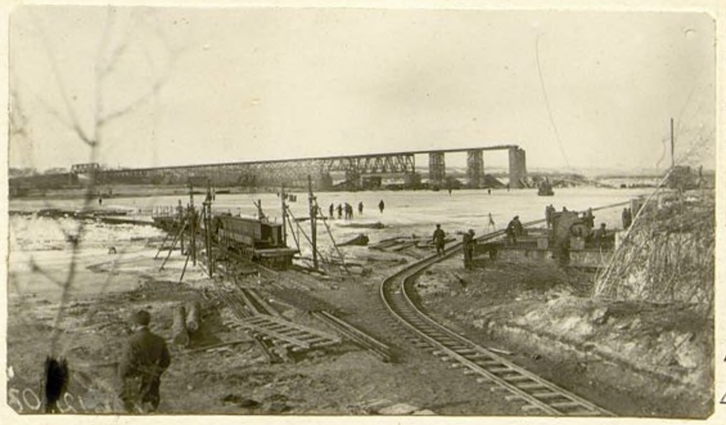
Погрузка танков



В районе Сталинграда



Путейские работы



Мост через р. Дон у ст. Ложки

Мост через р. Дон в восстановливается

Разрушенный мост через р. Дон.

Боевой путь бригады за 1942 год





Строительство моста через р. Сев. Донец.



Противовоздушная охрана Каменского моста.



Мост через р. Сев. Донец восстановлен.





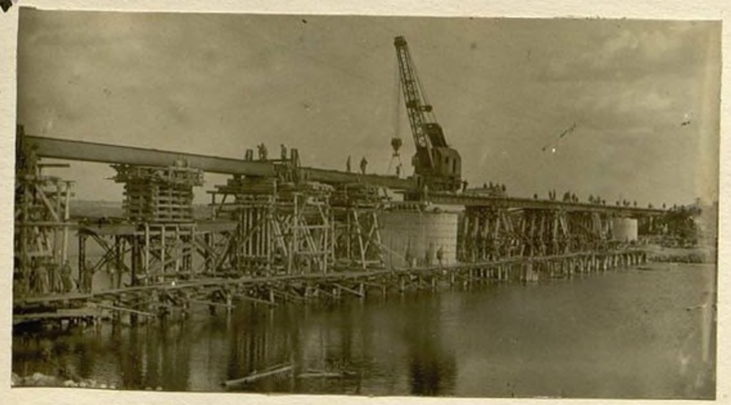
Разрушенный и построенный мост через р. Сев. Донец у гор. Белая Калитва.

„1943 год был годом коренного перелома в ходе Отечественной войны."
(СТАЛИН)

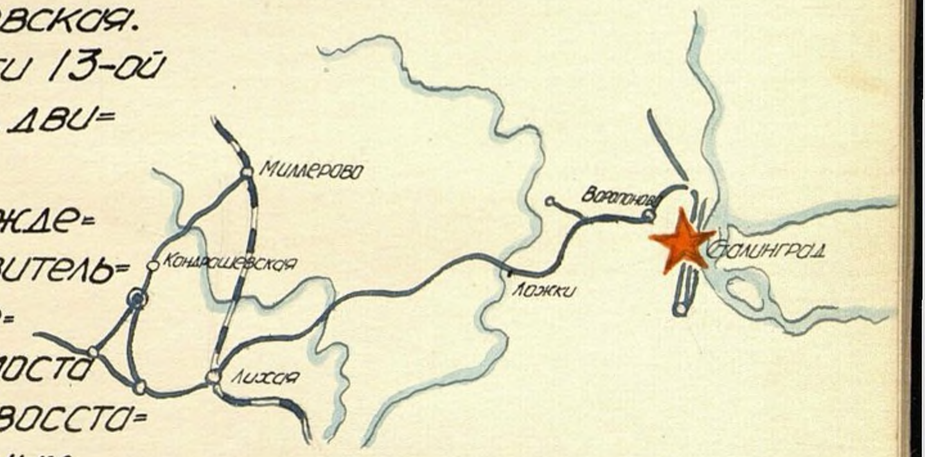
После ликвидации окруженной у Сталинграда группировки противника части бригады получили задание восстановить жел. дор участок Сталинград – Воропоново – Лихая. Совершая пешие переходы по несколько сот километров в трудных условиях зимы, части бригады успешно завершили восстановление жел. дор. участка СТАЛИНГРАД – ВОРОПОНОВО – ЛИХАЯ протяжением 325 км. Начались работы на участках Лихая – Ростов, Лихая – Кондрашевская.

Не отступая ни на шаг от наступающей Красной Армии части 13-ой железнодорожной бригады восстанавливали железную дорогу, двигаясь к Харькову.





Еще задолго до освобождения Чугуева шли подготовительные работы к восстановлению железнодорожного моста через р. Сев. Донец. Мост восстанавливался под непрерывным огневым воздействием врага в 1,5-2 км от линии фронта и закончен за 8 дней, т.-е. на 4 дня ранее данного командованием срока.



23 августа Красная Армия освободила город Харьков. Начались восстановительные работы по развязке южного Харьковского узла станций: Основа, Харьков Балашовский и выход на Мерефу и Змиев.



За все время работ подразделения восстановителей не удалялись от передовых частей далее, чем на 15-20 км.

Закончив работу на Харьковском узле по приказу Народного Комиссара Путей Сообщения Л.М. Кагановича в сентябре месяце 1943 года части бригады приступили к восстановлению дорог Донбасса.



Разрушенный мост у гор. Чугуева. откл.



Мост у Чугуева восстановлен.



Геодезические работы на Чугуевском мосту.



Работа крана.



ст. Чугуев.



Байка свай.

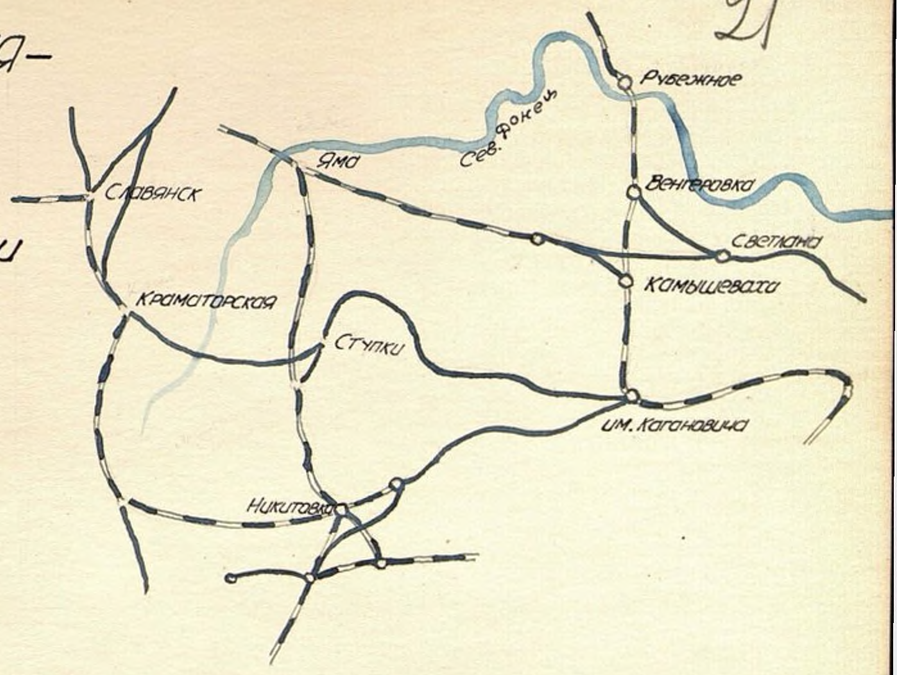


Мост у ст. Рогань.

Восстановлению подлежали ветки: СЛАВЯНСК-КРАМАТОРСКАЯ-КОНСТАНТИНОВКА-НИКИТОВКА-КАМЫШЕВАХА-ВЕНГЕРОВКА-РУБЕЖНОЕ с заходом на СВЕТЛАНОВО.

Большой об'ем работ по восстановлению разрушенного участка и отсутствие необходимых материалов не помешали с честью выполнить приказ командования.

Всего на дорогах Донбасса восстановлено:





железнодорожные пути 235 км.

труб 8 шт. отверстием 79,7 п.м.



малых мостов 74 шт. отв. 182,9 п.м.



средних мостов 2 шт. отв. 87,2



большик мостов 2

18
ЛЕНИН
XX

Петров В.С.

8-го октября 1943 года в районе ст. Яма оборвалась жизнь одного из первых организа=торов и руководителей бригады, комбрига Героя Социалистического Труда полковника Петрова Владимира Сергеевича, кавалера ордена Ленина, ордена КРАСНОГО ЗНАМЕНИ, орденов ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ I и II степени, ордена КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ, награжденного меда=лями „XX лет РККА" и „За оборону Сталин=града.

Владимир Сергеевич Петров родился в семье калужс=ко рабочего 19 июля 1892 года. Нужда, вызванная ранней потерей отца, мешала ему учиться, но все-таки он закончил 3 класса начальной школы и калужс=кое городское кадетское училище.

С 1909 по 1915 год В.С. Петров служит конторщиком нотариальных контор. В 1915 году его взяли в армию. Начав службу рядовым солдатом, В.С. Петров уже в 1916 году получил чин подпоручика. После революции, в ноябре 1918 года В.С. Петров вступает в ряды Крас=ной Армии. С 1933 года он командует рядом под=разделений и частей железнодорожных войск.

В феврале 1941 года он был назначен Начальником Штаба 13-ой железнодорожной бригады, а в декабре того же года принял командование бригадой.

Строгий и требовательный к себе и, следовательно, к подчиненым, военный до мозга костей, прекрасный штабной офицер — таким помнят его подчиненные.

Машина Героя Социалистического Труда полковника Петрова подорвалась на мине. Его не стало, но помять о нем, об отечески заботливом командире, требова=тельном и справедливом начальнике, чутком и отзыв=чивом товарище будет всегда жить в сердцах бойцов, сержантов и офицеров 13-ой железнодо=рожной бригады.

К ноябрю 1943 года частями бригады был восстановлен участок Константиноград – Ново Московск – Нижнеднепровск.

Красная Армия форсировала Днепр. Бои шли на его западном берегу. Осеннее бездорожье мешало передвижению автомашин. Обеспечение наступающих войск требовало срочной постройки железно=дорожной переправы через р. Днепр.



В командование бригадой вступил подполковник ПЕТРИК Е.П.

Приказом №С-812/п от 27.10.1943 года на части 13-ой бригады была возло=жена задача – построить первую в истории советского транспорта понтон=ную железнодорожную переправу через р. Днепр. 16-го Ноября 1943 года первый эшелон должен был прибыть на правый берег Днепра.

Срок был жестким, условия работы тяжелыми. Но высокое понимание важности поставленной задачи давало людям неисчерпаемый запас энергии. Отказываясь от заслужен=ного отдыха, люди сутками не уходи=ли со строительства

13.11.1943 года, на 3 суток ранее данного командованием срока, перепра=ва была готова.

Характеристика переправы

Общая длина 2030 м.
Длина наплавной части 630 м.
Объем земляных работ 19596 м³
Из них скального грунта 1500 м³



За 27 дней работы переправы через нее пропущено:
247 поездов весом по 1000 тонн с общим количеством вагонов в двухосном исчислении 12266



Боевой путь бригады за 1943 год



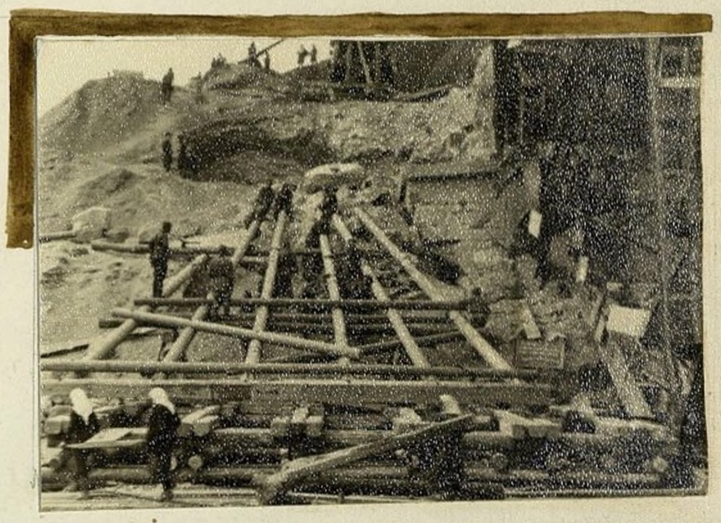
1944 год для бригады начался восстановительными работами на участках Днепропетровск-
– Верховцево – Долгинцево – Кривой Рог и Днепропетровск – Апостолово.
Впервые восстановителям пришлось столкнуться с разрушением пути шпалоразрушителем



Преодолевая большие трудности связанные с плохой погодой и изысканием материалов на месте, части бригады 16.03.1944 года пропустили первый поезд по вос-=становленному участку.

Восстановление этого участка способствовало успеху Никополь-=ской операции.

Далее боевой путь бригады проходит через Помощную и Первомайск на Котовск. Одновре-=менно производилось восстанов-=ление узкоколейной железной дороги Подгородная – Гайворон – Рудница протяжением 172 км.



Знаменательным событием, знаменующим возросшее мастер-=ство кадров мостовых частей бригады явилось восстановление железнодорожного моста через р. Южный Буг у г. Первомайск.

80-ый мостовой батальон и 4-ый мостовой батальон закончили строительство моста 4.05.1944 года, на сутки ранее срока, данного командованием.



Разрушенный ж.д. мост ч/р Ю. Буг у города Первомайск

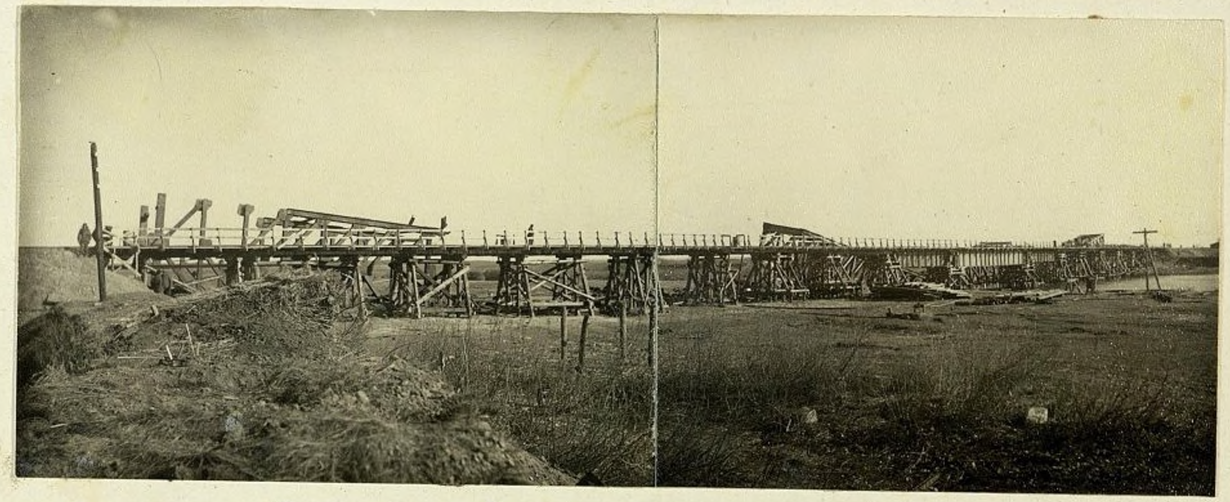
Не менее успешно работали восстановители на участке Слободка – Рыбница.



Разрушенный мост через р. Орель на уч-ке Конград-Днепропетровск



Разрушенный мост через р. Бузулук



Мост через р. Орель построен.



Мост через р. Бузулучек



Мост через р. Бузулук построен.



Мост через р. Бузулучек построен.

10 апреля 1944 года собравшиеся на митинг бойцы сержанты и офицеры бригады встретили тысячего-голосым УРА Приказ Маршала Советского Союза тов. Сталина о том, что доблестные войска 3-го Украинского фронта освободили от румыно-немецких лап жемчужину советского Черноморья солнечную ОДЕССУ.



29-ый и 118-ый восстановительные батальоны приступили к работам, а 30-го апреля на железнодорожном участке КОТОВСК – ОДЕССА, протяжением 178 километров, был забит последний костыль.

1-го Мая первый поезд прибыл в ОДЕССУ. Это был первомай-ский подарок военных железно-дорожников славному городу-герою.



На вокзале состоялся большой митинг трудящихся города Одессы.

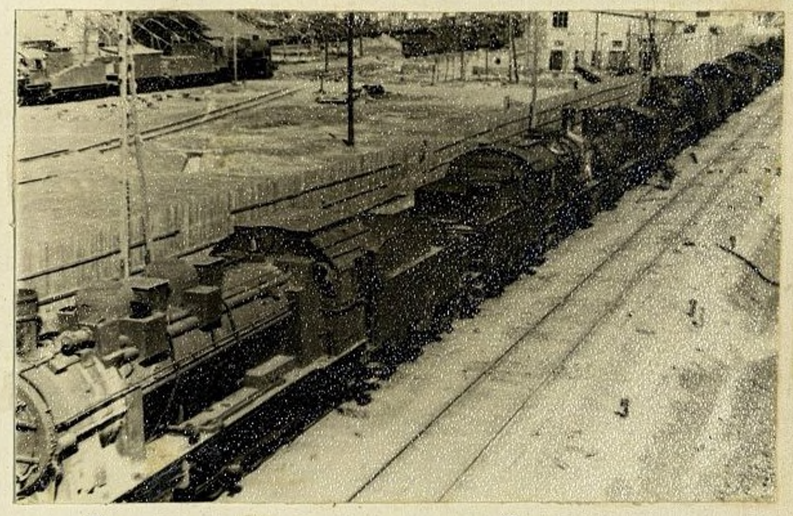
За выдающиеся заслуги в деле восстановления железной дороги Одесский Областной Комитет ВКП/б/ вручил благо-дарственные грамоты наиболее отличившимся участникам восстановления.

По окончании этого железнодорожного участка 29-ый и 118-ый восстановительные батальоны приступили к восстановлению участка Кишеневской железной дороги РАЗДЕЛЬНАЯ – ТИРАСПОЛЬ.





Мост через р. Южный Буг у гор. Первомайска.

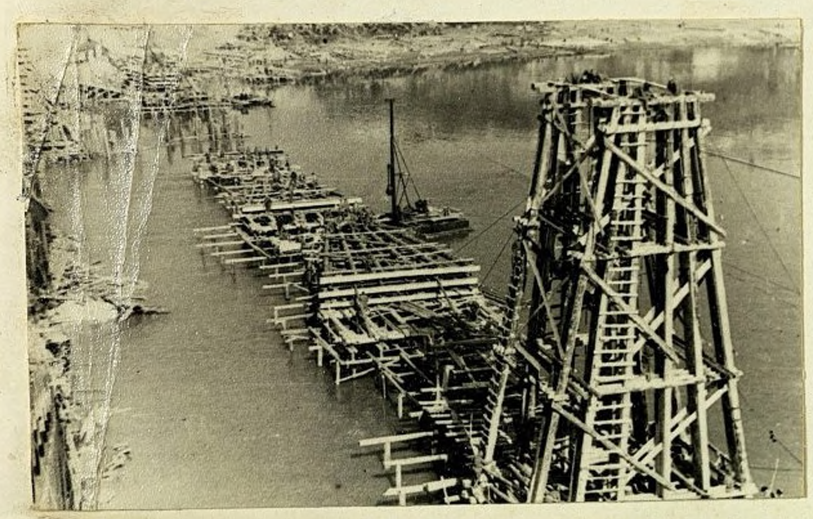


Трофейные паровозы на ст. Одесса.

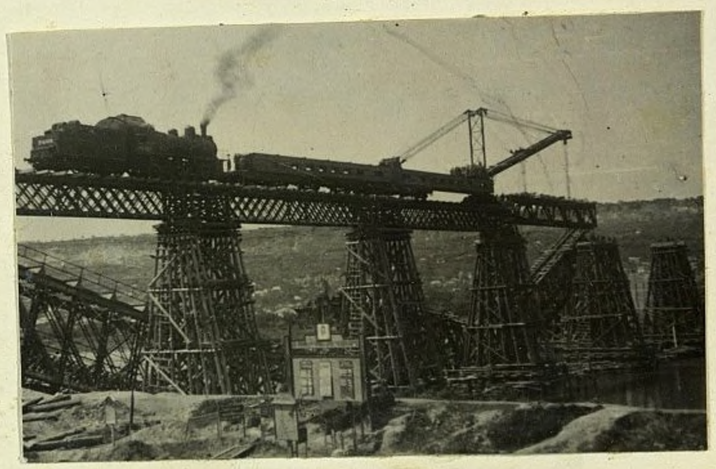
Водолазные работы на р. Ю. Буг.



Разрушенный мост через р. Днестр у гор. Рыбница.

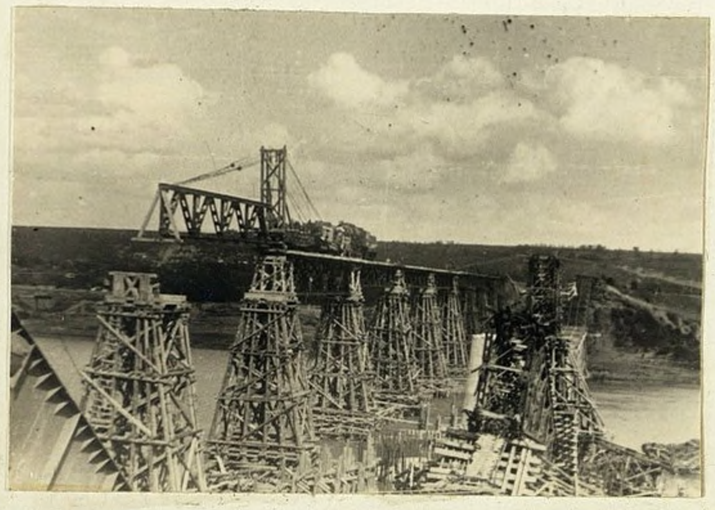


Работы по постройке моста у город Рыбница.



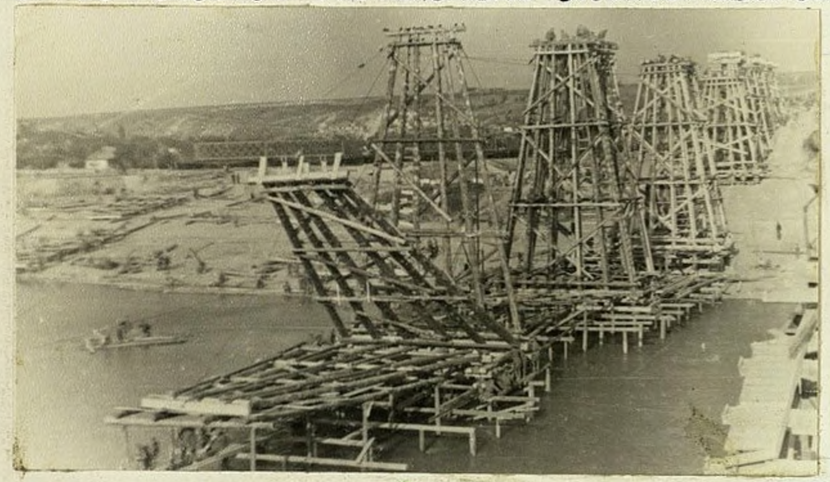
Мост построен.

Стремительный удар войск 3-го Украинского фронта вышвырнул немецких захватчиков за Днестр. Без оглядки промчалась немецкая армия через Северную Бессара-бию за Прут. Завязшая в весенней грязи вражеская техника стояла на дорогах. Но, отступая, враг разрушал на своем пути мосты и дороги. Печаль-ное зрелище представ-ляли из себя обрушен-ные в воду обломки моста через р. Днестр у города Рыбница.





Но упорным героиче-ским трудом частей 13-ой железнодорож-ной бригады мост был восстановлен 24.05.1944г. Сильно воодушевил работающих приезд на строительство Начальника Железнодорожных Войск генерал-лейтенанта технических войск Просвирова.





Мост, длиной 348 метров, был закончен на сутки раньше заданного срока.

На открытии движения по мосту присутствовали члены правительства Молдавской С.С.Р.

Председатель Президи-ума Верховного Совета Республики вручил луч-шим частям и отдель-ным наиболее отличив-шимся восстановителям почетные грамоты Президиума Верховного Совета МССР.

В июле 1944 года по приказу Народного Комиссара Путей Сообщения Л.М. Кагановича за № 519-ц 13-ая железнодорожная бригада передислоцировалась в город Новосокольники на 2-ой Прибалтийский фронт.









За последние 5 месяцев 1944 года частями бригады восстановлены следующие железнодорожные участки:

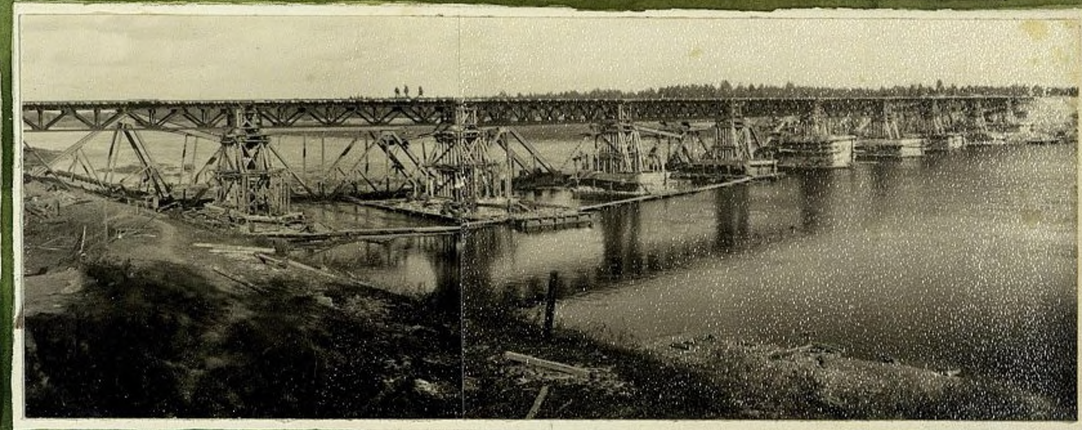
Себеж-Зилупе протяжением 48 км..
Аташене-Крустпилс протяжением 35 км..
Шауляй-Елгава протяжением 93 км..
Кадсава-Резекне-Двинск протяжением 110 км..
Крустпилс-Елгава протяжением 138 км..
Елгава-Рига протяжением 40 км..
Елгава-Тукумс до линии фронта.
Рига-Тукумс до линии фронта.



Осенью 1944 года частями бригады построен железнодорожный мост через р. Западная Двина у города Крустпилс, отверстием 287 м.

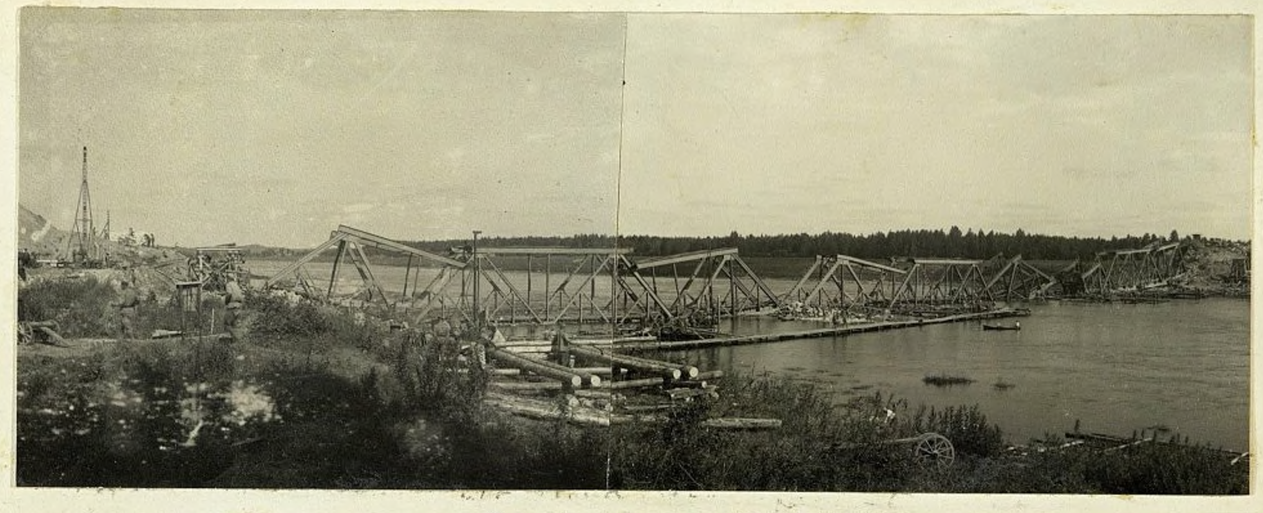
Следующим большим мостом построенным частями бригады является мост через р. Лиелупе у города Елгава, отверстием 177м.

Последний большой мост построенный частями бригады на дорогах Латвии в 1944 году – это железнодорожный мост через р. Лиелупе на 16 км. линии Рига–Тукумс отверстием 275 м.

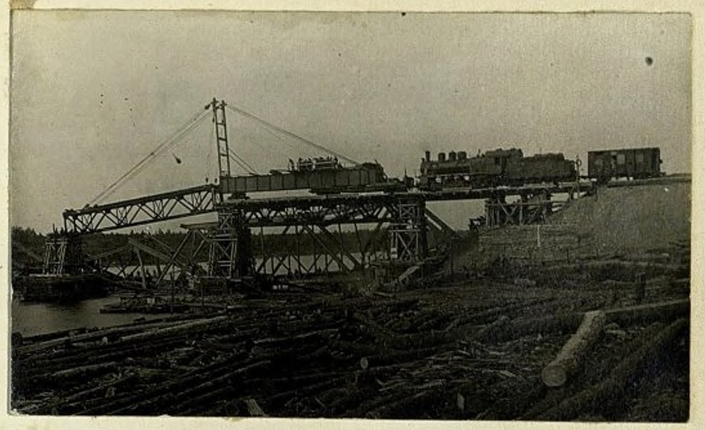




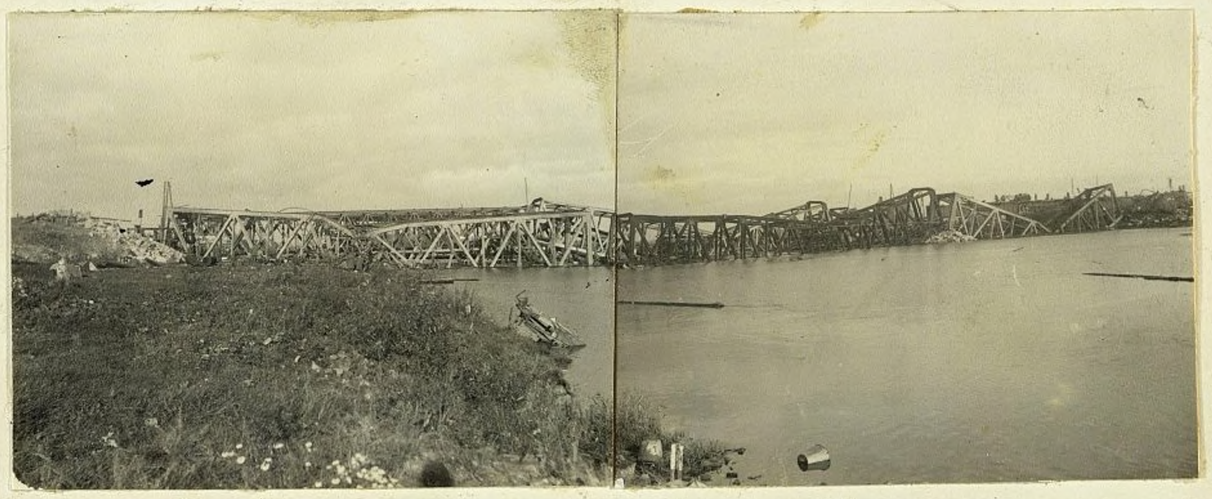




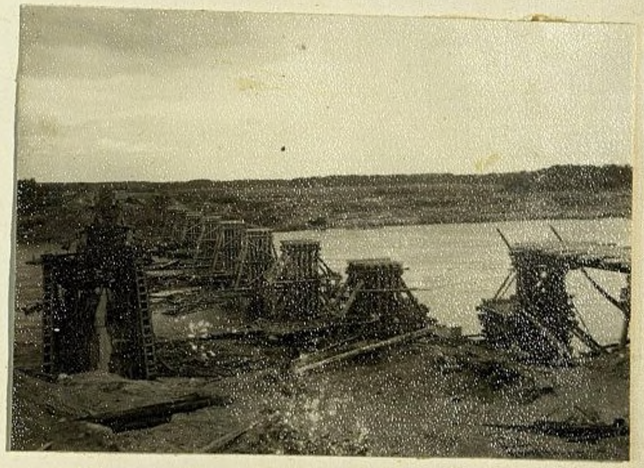
Разрушенный мост через р. Зап. Двина у гор. Крустпилс



Работы по восстановлению.



Разрушенный мост через р. Лиелупе у гор. Елгава.



Работы по восстановлению.





Построенный мост у гор. Елгава.



Здесь прошел немецкий шпалоразрушитель



На ст. Таурkалне



Восстановление пути.



Утепление гидроколонны.





Мост на участке Крустпилс – Елгава.



ст. Елгава.

Боевой путь бригады за 1944 год

Рижское взморье

Елгава 19.10.

Крустпилс 2.9

Резекне 5.9

Себеж 27.7

Идрица 20.7

Верховцево с 10.3 по 19.3

Рыбница.

Котовск 4.5

Попаучы 24.4

Первомайск 6.4

Днепропетровск с 20.11.43 по 9.3.44

За выдающиеся заслуги в деле восстановления железнодорожного транспорта республики Президиум Верховного Совета Латвийской ССР вручил благодарственные грамоты и ценные подарки ряду руководящих работников бригады. Среди награжденных Командир бригады полковник Петрик, заместитель командира бригады по политической части подполковник Бабкин, начальник штаба бригады полковник Терпугов.



В январе 1945 года, выполняя приказ командования, части бригады заново построили целый ряд тупиков и обходных веток в непосредственной близости к переднему краю обороны, имеющих важное оперативное значение.

Используя паузу в военных действиях на своем участке фронта, личный состав бригады ведет занятия по совершенствованию боевой и специальной подготовки, овладевает смежными специальностями.

Инспекторская поверка комиссией Начальника Железнодорожных войск НКПС, после всестороннего тщательного осмотра частей бригады, дала им хорошую оценку.

Постоянно помня, что на их долю выпала почетная задача восстановить последний советский железнодорожный участок, освобожденный от немецкой оккупации, бойцы сержанты и офицеры исполнены решимости в предстоящих боевых заданиях добиться еще лучших результатов, умножить славные боевые традиции бригады.

Преисполненные ненависти к врагу и горячей любви к своей Социалистической Родине, к своей Партии и Правительству, к любимому вождю народов тов. Сталину офицеры, сержанты, бойцы 13-ой отдельной железнодорожной бригады отдают все свои знания, силы, а если понадобится — и жизни

За дело разгрома гитлеровской Германии,

ЗА ДЕЛО ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ ПОБЕДЫ!

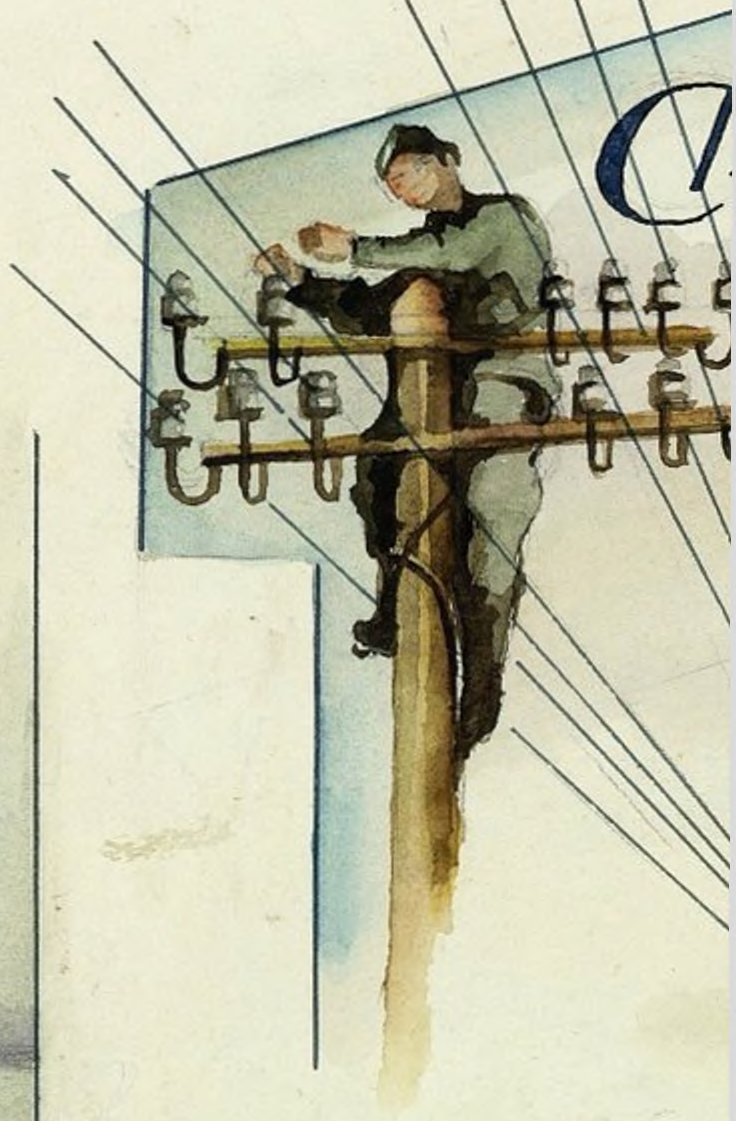
Восстановлено:



Пути

1942 г. — 58.4 км.
1943 г. — 122.6 км.
1944 г. — 1381.4 км.
2666.2 км.





Земляных работ

1942 г. — 39.372 м³
1943 г. — 190.865 м³
1944 г. — 265.077 м³
495.314 м³



Стрелочных переводов



1942 г. — 133 КПЛ.
1943 г. — 888 КПЛ.
1944 г. — 726 КПЛ.
1747 КПЛ.

связи

1941 г. — 397 ПРОВ. КМ.
1942 г. — 1100 ПРОВ. КМ.
1943 г. — 6851 ПРОВ. КМ.
1944 г. — 7117 ПРОВ. КМ.
15465 ПРОВ. КМ.



водоснабжения

1942 г. — 12 ПУНКТОВ
1943 г. — 35 ПУНКТОВ
1944 г. — 24 ПУНКТА
71 ПУНКТ

постов



1941 — $\frac{2}{10}$ ПМ.
1942 — $\frac{7}{26}$ ПМ.
1943 — $\frac{161}{5198}$ ПМ.
1944 — $\frac{241}{5597}$ ПМ.
$\frac{411}{11798}$ ПМ.


С
Р
С
С

Всего пронумеровано, прошнуровано
и пропечатано тридцать семь
(37) листов



Зам - Нач. секр - части
Капитан (Казаченко)

11.09.47г.