

Лініков В. А.

ПРО ЩО ГОВОРЯТЬ ТІНІ

Восени 1943 р. командування Червоної армії на південному напрямку розгорнуло наступ до Дніпра. Існування залізничних мостів у нижній течії створювало ударним силам певні перешкоди. З іншого боку залізничне сполучення між берегами відкривало військам Вермахту додаткові можливості для маневру та вивезення вантажів. Про необхідність покласти край маршрутам відходу донбаського угруповання німців йшла мова у директивах Ставки ще у серпні [1, с. 355]. З метою пошкодження залізничних комунікацій ворога були здійснені авіаційні удари по мостових переходах біля Дніпропетровська та Запоріжжя. Пропонована праця має на меті висвітлити події біля Запоріжжя.

Перша прилюдна інформація про операцію, знайдена нами, датується 1968 р., протягом якого газета Індустріальне Запоріжжя у дев'яти випусках друкувала спогади командувача 17-ю повітряною армією В. О. Судця. Дізнаємося, що командування було вкрай занепокоєне існуванням залізничного сполучення між берегами. Щоб перешкодити вивозу німцями обладнання підприємств та продовольства, представник Ставки О. М. Василевський та командувач фронтом Р. Я. Малиновський на початку вересня ставлять завдання перервати цю важливу нитку. Подробиці нальоту були викладені докладно. Операцію почали зранку з придушення системи ППО, одночасно розчистивши небо від ворожих винищувачів. За декілька хвилин над ціллю з'явилося основне ударне угруповання, яке з малої височини бомбами великих калібрів пошкодило по одній опорі обох мостів. Це вивело їх з ладу та припинило залізничний рух аж до виходу до Дніпра військ Південно-Західного фронту. Одну з груп штурмовиків вів старший лейтенант А. Усманов. Ворожі зенітники поранили пілота та пошкодили літак, що спричинило приземлення. Льотчика схопили і після тортур вбили [2].

Наступного року в іншій місцевій газеті маршал розповідав цю ж історію без зайвих подробиць. Він повідомив про пошкодження обох мостів і знову торкнувся долі Усманова. «Його літак підбила над мостом ворожа зенітна артилерія, а сам пілот був кілька разів поранений. Успішно виконавши бойове завдання він зробив вимушену посадку біля моста, де його схопили фашисти. Тяжко поранений він і його повітряний стрілець героїчно трималися на допиті і мужньо зустріли смерть» [3]. В. О. Судець також запевнив, що завдяки цим ударам був паралізований залізничний рух через Дніпро біля Дніпропетровська і Запоріжжя аж до виходу на ці позиції радянських наземних військ.

Знов історія спливає у 1972 р. у книзі про бойовий шлях 17-ї повітряної армії. Книга написана колективом авторів, які працювали з великим обсягом архівних матеріалів, однак подробиць операції не наводилося, окрім вже згаданої розповіді про героїчного пілота [4, с. 100].

Через декілька років цей епізод був переказаний Іваном Лукашем. В його редакції з'явилися нові подробиці. Він розповів про атаку вісімки штурмовиків, які зруйнували міст, додавши, що деякі місцеві мешканці були свідками події. Саме вони і розповіли, що після падіння літака у ріку, пілот випливав на берег метрів за 500 нижче за течією та намагався сховатися. Ворог змусив його тікати назад у воду, і зрештою, він був захоплений. Загинув льотчик тільки після тортур. Автор підкріплює свою розповідь цитатою з бойового донесення, щоправда без будь-яких

посилань, з якого дізнаємося дату події — 21 вересня 1943 р. [5, сс. 189 — 190]. Пізніше ця праця багаторазово перевидавалася. З 1995 р. зміни зазнала назва та фінальна фраза А. Усманова — автор викреслив з неї слово «радянська». Решта тексту не змінилася [6, сс. 196 — 197]. Важливою для нас є дата з донесення, яка не збігається з розповіддю В. О. Судця, який твердив, що удар був нанесений «на початку вересня 1943 року» [2]. Тим не менше, будемо дотримуватися дати з вказаного документу. Вона підтверджена також карткою полоненого А. Усманова, про яку далі. Тому дату від командувача армією вважаємо опискою.

Викладені вище факти не підлягали сумніву до 2013 р., коли широкому загалу стали доступні світлини фотографічної служби 4-го авіаційного корпусу Люфт-ваффе з зображеннями Дніпровської гідроелектростанції. Одна фотографія, датована саме 21 вересня 1943 р., показує на першому плані міст з правого берега на о. Хортиця. Він абсолютно цілий. Вглибині бачимо міст з Хортиці на лівий берег. Роздивитися його складніше через перспективне зменшення, проте і на ньому видимих пошкоджень немає. Звідки тоді інформація про руйнування? Оприлюднений І. Лукашем витяг з бойового донесення містить лакуну і не розповідає про результати авіаудару.

Публікації, з яких дізнаємося про події, не є суто науковими і рядки, що нас цікавлять, не супроводжуються посиланнями. Навіть у творі про 17-у повітряну армію. Головою редакційної колегії цієї книги був двічі Герой Радянського Союзу М. М. Скоморохов. І. Лукаш писав і про нього, скоріше за усе вони були знайомі. Тому саме від Скоморохова міг надійти текст вказаного донесення. Не маємо сумніву у знайомості І. Лукаша і з командувачем повітряної армії. Фраза «Ось і сьогодні Володимир Олександрович знайомить своїх молодих друзів ... з подвигами хороброго сина башкирського народу Анвара Усманова» [5, с. 176] — говорить про присутність самого Лукаша на якійсь зустрічі В. А. Судця з молоддю. Подальше оповідання іде нібито словами маршала. Подібні зустрічі дійсно мали місце. Фотографія однієї з них надрукована газетою «Індустріальне Запоріжжя» [7]. Маємо також стенограму виступу командувача перед студентами Запорізького машинобудівного інституту 14 жовтня 1973 р. [8, арк. 1 — 21].

Особливу роль тут грає В. О. Судець. Саме він познайомив мешканців Запоріжжя з цією подією і був активним її пропагандистом. Наведемо фрагмент його спогадів, датованих квітнем 1967 р.: «У середині вересня 1943 року штурмовики 1-го та 3-го авіаційних корпусів під прикриттям винищувачів завдали ударів по залізничних мостах через Дніпро біля Запоріжжя та Дніпропетровська. Результатом успішних ударів ... було пошкодження ферм залізничних мостів та протягом довгого часу, до виходу військ нашого фронту до Дніпра, було паралізовано залізничний рух через ріку Дніпро» [9, спр. 416, арк. 10]. Ці рядки стають прилюдними вперше. Звернемо увагу на те, що рукопис датований 17 квітня 1967 р., тобто роком раніше за публікацію в Індустріальному Запоріжжі, де йшлося про пошкодження опор, а не ферм. Дивно, чому різні розповіді маршала, так відрізняються, хоча між ними не сплигло багато часу. Існує ще один незрозумілий момент — у першій газетній публікації В. О. Судець наводить пряму мову Р. Я. Малиновського: «Мости через Дніпро вивести з ладу, однак ні в якому разі не руйнувати — вони знадобляться нашій армії» [2]. Фраза дивна у контексті вищезазначеного. Наскільки були пошкоджені чи то ферма, чи то опора? Чи можливо було після цих пошкоджень відновити рух і як швидко? І чи були пошкодження взагалі?

Про цей бойовий епізод було повідомлено у зведенні Радянського інформбюро від 21 вересня. Під заголовком «На Дніпропетровському напрямку» повідомлялося наступне: «Наша авіація завдала ударів по скупченнях німецьких військ та техніки супротивника біля переправ та мостів через ріку Дніпро» [10, с. 143]. У повідомленні констатується факт і відсутня інформація про результати ударів. Та і головними цілями названі не самі мости, а скупчення військ та техніки. Про події біля Запоріжжя Радінформбюро нічого не повідомляло. Очевидно, реальна операція та післявоєнна розповідь про неї збігаються не за усіма пунктами.

Трохи відкрити завісу допоможе аналіз світлин, зроблених з висоти. 21 вересня датовані сім зображень. Шість — показують споруди гідроелектростанції і одна — краєвид на мости з південного напрямку. У минулій роботі, присвяченій альбому з цими фотографіями, за аналізом дат нами було вказано, що фотографування греблі та прилеглих територій здійснене протягом десяти вильотів, також стверджувалося, що у цей день зроблено сім кадрів [11, сс. 206, 212]. Подальше вивчення дозволило підкорегувати не тільки минулу роботу, а і деякі епізоди історії. Насправді у цей день була зроблена ще одна світлина, однак дата під нею підписана не була. Це вертикальне зображення зі шлюзом. Про це свідчить однакове положення крану на греблі і такі саме напрямки та довжина тіней від предметів. І головне — у той день було зроблено два вильоти, тому загальна їх кількість збільшується до одинадцяти.

Як ця інформація допоможе зрозуміти перебіг подій, аналізованих зараз? Відомо, що сонце проходить небосхилом, а тіні рухаються у протилежному напрямку. Якщо знати точний кут відкидання тіні легко визначити час проведення фотографування. Спочатку проаналізуємо сім зображень з Дніпрогесом, які зроблені під час першого польоту. На них тіні довгі, що свідчить про ранішню пору. Вирахувати висоту сонця над об'єктом на цих зображеннях неможливо через нерівність поверхні, на яку падає тінь та невизначеність височини об'єктів, які її відкидають. Але накладання напрямку тіні на мапу дозволяє знайти кут відносно напрямку на північ. Найбільшу кількість орієнтирів з цієї серії має фото, зроблене з південного напрямку (рис. 1). Візьмемо тінь від мачт лінії електропередачі, які стоять на скелі Совутиній (об'єкт А). Якби ці мачти були значно вищими, тінь від них обов'язково впала би на мачти, які розташовані на лівому схилі балки Совутиної (об'єкт Б). Ми

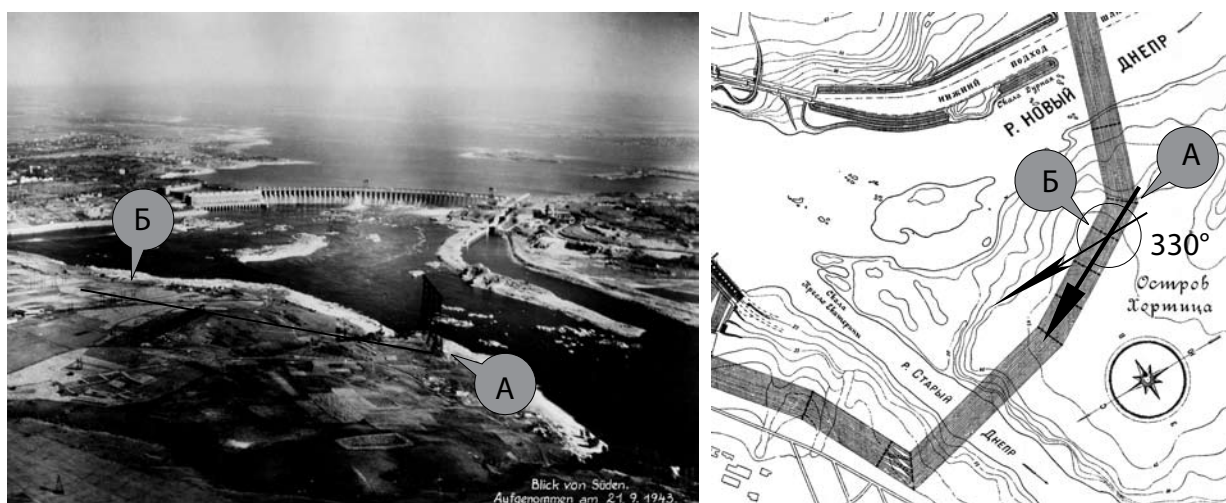


Рис. 1. Визначення часу першого фотографування 21 вересня 1943 р.

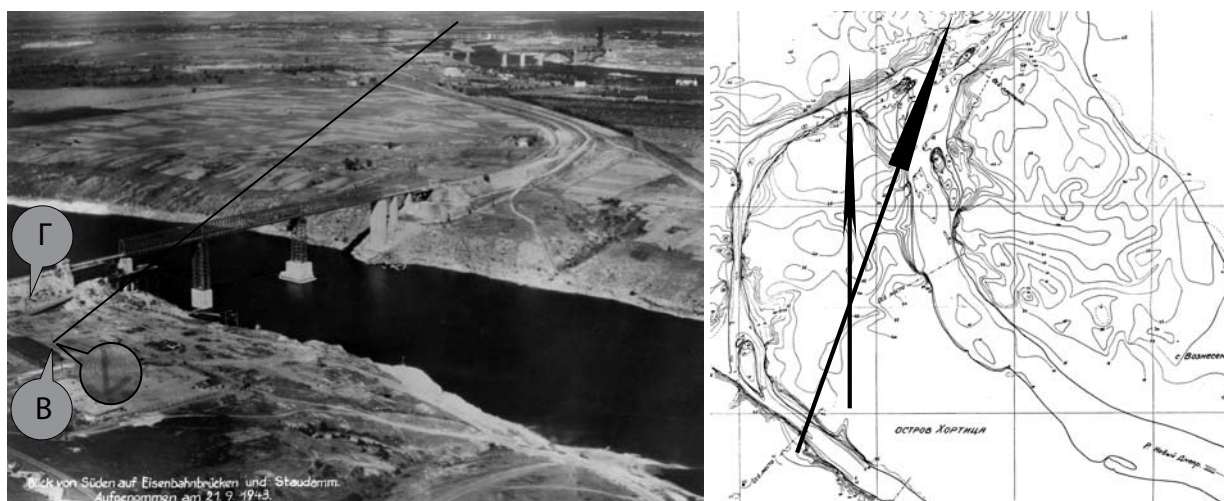


Рис. 2. Визначення часу другого фотографування 21 вересня 1943 р.

просто подовжимо цей напрямок лінією. Тепер суміщаємо відомі нам об'єкти на схематичному плані узятому з технічної літератури [12, с. 37]. У цьому випадку кут відносно північного напрямку становить близько -30° (або близько 330°).

З другого польоту у цей день маємо лише одну світлину (рис. 2), теж з південного напрямку. У цьому випадку літак знаходився далі від греблі, над правим берегом. Фотографували зовсім не Дніпрогес, а саме міст. Прискіпливий аналіз зображення дозволяє прив'язатися до одного із стовпів (об'єкт В). Для наочного ілюстрування фрагмент фотографії був збільшений, а контраст фрагменту підсилений. Якби стовп був нескінченно високим, тінь неодмінно впала би на греблю в районі четвертого-шостого биків. Це доводить лінія, якою була подовжена реальна тінь. Розуміємо наявність деякої похибки. По-перше, невідомо чи був цей стовп стовідсотково вертикальним. По-друге, місцевість навколо не є ідеально рівною. Бачимо тіні від сусідніх стовпів (об'єкт Г), які дають дещо інший напрямок. Тим не менш, ми орієнтувалися саме на об'єкт В, тому що залізничний насип має ухил, який змінив напрямок тіні від іншого об'єкту. Накладання напрямку тіні на інший план [13, креслення 6] дозволяє знайти кут відносно північного напрямку. Тепер він становить приблизно 20° .

Знайдені кути суттєво різняться. За період між спусками затвору фотографічного апарату сонце встигло переміститися приблизно на 50° . Оскільки знімки чітко датовані, саме 21 вересня 2014 р., проведений наступний експеримент: на місцевості за допомогою трьох гномонів були помічені знайдені кути (рис. 3). Тінь від двох гномонів, у певний час суміщалася. Ці суміщення фіксувалися. Перше суміщення сталося близько 10-40 за київським часом, друге — близько 13-10. У 2015 р. у той самий день повторні виміри дали такий саме результат. Тому стверджуємо, що між першим та другим фотографуваннями пройшло майже дві з половиною години. Навряд чи протягом

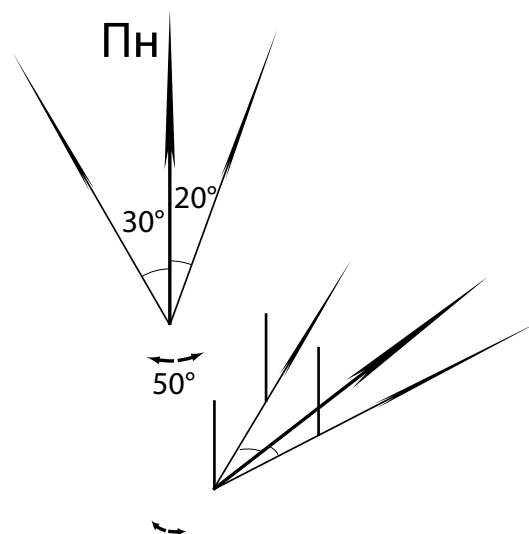


Рис. 3. Експеримент з гномонами

цього часу літак просто кружляв у повітрі. Цей факт наводить на думку про незапланований виліт.

Детальний аналіз другої фотографії показує відсутність руйнувань на обох мостах. Якщо радянські штурмовики були над ціллю до створення вказаного знімку, можемо констатувати — значних збитків ця атака не принесла. Ситуацію може змінити обставина, коли бомбардування відбувалося після другого фотографування. Нажаль, точного часу вильоту радянських літаків не маємо і тільки ця інформація дозволить зробити остаточні висновки. Розповідь В. О. Судця зразка 1968 р. складає враження швидкоплинності операції. А фраза про початок її вранці дозволяє припустити, що другий виліт на фотографування спричинила саме атака радянських штурмовиків, результати якої і були зафіксовані.

Цікаву інформацію містить наказ, оприлюднений об'явою штадткомісара Запоріжжя 30 вересня 1943 р. [14, с. 17]. У ньому йдеться про необхідність усьому населенню покинути місто до 12-00 4 жовтня. Зазначається, що перехід через Дніпро буде відбуватися групами, які повинні бути сформовані у двох пунктах. Перший — для тих, хто веде з собою худобу або має гужовий транспорт. Такі люди збиралися біля алюмінієвого заводу. Нам більше цікавий другий пункт, «для всех остальных», — як написано у документі. Решта людей збиралися біля трамвайного мосту перед шостим селищем.

Справа у тому, що мости над Дніпром після радянських підривів 1941 р. були відновлені тільки верхнім, залізничним ярусом. Це чітко видно на фото. Однак залізничний ярус теж не був відновлений повністю. Церемонію відкриття руху мостами фіксував Вальтер Хольнагель. Одна з його світлин, зроблена на правому березі, нещодавно опублікована [15, с. 162]. Зображення показує, що міст після відновлення мав тільки одну колію. Це говорить про відновлення у максимально простий та дешевий спосіб. Вузькість відновленої ділянки, вірогідно, взагалі не передбачала організацію іншого руху, окрім залізничного. Принаймні на фото з церемонії нічого подібного не видно. Гужовий транспорт фізично не міг подолати цей міст шпалами. Тому, ті, хто збирався біля заводу, повинні були переходити греблею Дніпрогесу. А від трамвайного мосту існував та існує зараз шлях до мостів через Дніпро. На нашу думку, це свідчить про цілісність останніх після бомбардування, і саме ними діставалися люди на правий берег пішки. Дивно, але цілісність мостових переходів на початку жовтня підтверджував і В. О. Судець. Він згадував, що під час Запорізької наступальної операції, тобто протягом 10 — 14 жовтня, підрозділи його армії «нічними ударами по мостах та у районі греблі не допускали відходу військ супротивника на правий берег та сковували маневр його резервів на самому плацдармі. Вдень льотчики підтримували війська, що ведуть наступ, блокували відхід супротивника греблею Дніпрогесу та залізничними мостами» [16].

Автору довелося спілкуватися з запоріжанкою, яка стверджувала, що маленькою дівчинкою переходила з батьками мостом через Дніпро у складі великої колони людей. Дату вона, звичайно ж не знала. Спочатку ця інформація здалася такою, що не варта жодної уваги. Однак, у тій розповіді була цікава деталь — жінка через усе життя пронесла жах, який охопив її від шаленої височини і видовища води під ногами. Щоб пояснити ці слова припустимо, що відновлена ділянка мала лише невеликий дощаний настил над шпалами, які просто лежали на залізних балках. Настил міг проходити повз колію, або усередині неї, і цілком забезпечувати пересування мостом обслуговуючого персоналу. Таке припущення пояснює чому

володарі худоби пересувалися іншим шляхом — тварини не змогли б подолати вузький настил, за межами якого зяяли діри і проглядала вода.

Стосовно долі пілота усе теж неоднозначно. А. Усманов дійсно не повернувся з того завдання і числився безвісно зниклим [17, спр. 8, арк. 38]. Його заповнили цього ж дня, а 14 жовтня доставили до табору військовополонених у Літцманнштадті (Лодзь). Ці відомості містить його особиста картка з картотеки військовополонених офіцерів. Наразі ця інформація є загальнодоступною в об'єднаній базі даних «Меморіал» [18]. Подальша доля льотчика невідома. Можемо стверджувати тільки те, що тортури, якщо вони мали місце у Запоріжжі, не призвели до загибелі воїна.

Підсумовуючи вищезазначене можна робити наступні висновки. По-перше, з військової точки зору радянському командуванню конче потрібно було як максимум перервати німецьке залізничне сполучення, або, як мінімум вкрай його ускладнити. Наразі відомі факти дозволяють говорити про те, що принаймні біля Запоріжжя це завдання виконане не було. По-друге, робота післявоєнної пропагандистської машини спричинила появу багатьох публікацій не підтверджених комплексом документів. Спогади про події, які теж є джерелом мають безліч невідповідностей, а у деяких моментах протирічать самі собі. Надмірна героїзація реальних подій та створення їх єдино вірної інтерпретації призводила до створення хибної уяви про них як у пересічних громадян, так і у науковців.

Бібліографія

1. Василевский А. М. Дело всей жизни. — М. : ИПЛ, 1975. — 608 с.
2. Судец В. Это было в Запорожье. 6. Важный плацдарм / В. Судец // Индустриальное Запорожье. — 1968. — 27 липня.
3. Володимир Судець. За землю і небо України / Судець Володимир // Запорізька Правда. — 1969. — 18 жовтня.
4. 17-я воздушная армия в боях от Сталинграда до Вены. — М. : Политическое управление ВВС, 1972. — 344 с.
5. Лукаш И. М. «Земля у нас одна — советская» / И. М. Лукаш // У стен Запорожья. — Днепропетровск : Промінь, 1978. — С. 174 — 191.
6. Лукаш Иван. Земля у нас одна / Иван Лукаш // Навеки в памяти народной. — Днепропетровськ : Січ, 1995. — С. 186 — 197.
7. Судец В. Это было в Запорожье. 1. Шла гражданская война / В. Судец // Индустриальное Запорожье. — 1968. — 15 марта.
8. НА ЗОКМ, спр. 2108.
9. ДАЗО, ф. 337, оп. 1.
10. Сообщения Советского информбюро. Июль — декабрь 1943 года. — М. : Издание Совинформбюро, 1944. — Т. 5. — 316 с.
11. Лініков В. А. Дніпровська гідроелектростанція: погляд з-під хмар / В. А. Лініков // Музейний вісник. — Запоріжжя, 2013. — № 13. — С. 206 — 216.
12. Днепрострой. Рабочий проект гидротехнических сооружений и электротехнического оборудования [отв. ред. П. П. Лаупман]. — Л. — М., 1937. — Т. I. — 250 с.
13. Яковлев Е. К. Геологическое обоснование проектных работ Днепровского Государственного Строительства / Е. К. Яковлев // Материалы к проекту проф. И. Г. Александрова. — Вып. VI. Геологическое обоснование проектных работ

Днепровского Государственного Строительства. — М. : Мосполиграф, 1929. — С. 1 — 61. [+ 14 креслень].

14. Книга скорботи України. Запорізька область. — Обласне пошуково-видавниче агентство «Книга пам'яті України». — Запоріжжя, 2000. — 504 с.

15. Запорізький рахунок Великій війні. 1939 — 1945. — Запоріжжя : Просвіта, 2013. — 416 с.

16. Судец В. Это было в Запорожье. 7. Штурм плацдарма / В. Судец // Индустриальное Запорожье. — 1968. — 18 серпня.

17. ЦАМО РФ, ф. 33, оп. 563784.

18. Картотека полонених офіцерів ЦАМО РФ [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://obd-memorial.ru/html/info.htm?id=272213482&page=1>

Лиников В. А.

О чем говорят тени

В статье рассмотрен авиационный налет штурмовиков 17-й воздушной армии на железнодорожные мосты через Днепр в районе Запорожья 21 сентября 1943 г. На основе анализа фотографий с места события и сопоставления результатов этого анализа с данными других источников сделан вывод о неудаче боевой операции.

Linikov V. A.

What lies behind the shadows

The article studies the 17-th Air Force strike aircraft attack on the railway bridges across the Dnieper River within Zaporozhye on 21 September 1943. On the basis of the photographs analysis taken on the site of the event and comparing the results of this analysis with data from other sources it was concluded that the military operation failed.

Стойчев В. М.

НАРИСИ З ІСТОРІЇ СЕЛА ВОЗНЕСЕНКИ ОЛЕКСАНДРІВСЬКОГО ПОВІТУ КАТЕРИНОСЛАВСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ НА ЗЛАМІ ЕПОХ

Вознесеновка, Вознесенка, — протягом останніх років у Запоріжжі ці слова на слуху у багатьох жителів міста. І це не випадково. Наприкінці 2009 р. в Запоріжжі було створено і почало свою активну діяльність громадське об'єднання «Вознесенівка», її засновником та ідейним натхненником став Юрій Володимирович Каптюх. Він народився в козацькому селі Вознесенівка, яке знаходилося на території сучасного Орджонікідзевського району Запоріжжя і було засноване наприкінці XVIII ст.

І вже навесні 2010 р. були перші плідні результати наукової роботи громадської організації «Вознесенівка» — започатковано серію книг з історії Вознесенівки і Запоріжжя. Першою ластівкою «Вознесенівських старожитностей» став виданий у співпраці з Анатолієм Васильовичем Бойком, головою наукового товариства ім. Я. П. Новицького, «Щоденник мешканця села Вознесенка Трохима Кармазя