

июня в тыл врага. Перед партизанами ставилась задача: с целью срыва перегруппировки вражеских войск перед началом их летнего наступления вывести из строя наиболее важные железнодорожные станции и мосты, некоторые участки железнодорожных путей. Минированием автодорог и взрывами мостов сорвать переброску по ним войск и боевой техники врага. Участок перехода линии фронта будет сообщен в ближайшие часы разведотделом 60-й армии.

В ту же ночь бригада, прикрытая отвлекающими ударами сил дивизии первого эшелона 60-й армии, без потерь перешла линию фронта и на рассвете сосредоточилась в небольшом лиственном лесу в Хомутовском районе. Базируясь сначала в этом лесу, а потом в небольших лесах Крупецкого и Шалыгинского районов, в течение первой недели бригада внезапно нападала на тыловые и карательные части, полицейские подразделения врага, сначала в Хомутовском, затем в Крупецком и Рыльском районах. За неделю партизанам удалось парализовать автомобильное движение врага, нанести значительный урон его живой силе, транспортным средствам.

С 23 июня 1943 г. партизаны бригады им. Котовского отправились на железную дорогу между станциями Хутор-Михайловский и Конотоп Сумской области. Там им удалось взорвать несколько небольших железнодорожных мостов. Во многих местах минировались железнодорожные пути. Диверсанты рассчитывали, что здесь подорвутся на минах вражеские эшелоны, перебрасывавшие подготовившиеся к наступлению войска и боевую технику в районы Орла, Курска, Белгорода. Но враг стал ставить впереди паровозов по две-три незагруженные платформы, передвигать эшелоны на малых скоростях, во избежание их подрыва при наезде на партизанские мины. Тем не менее, «котовцам» удалось подорвать эшелон противника, уничтожив более 10 вагонов с боеприпасами.

Удачно партизанами бригады им. Котовского была минирована магнитными минами под Конотопом резервная стоянка железнодорожного транспорта противника. Там было выведено из строя несколько паровозов и более двадцати пустых платформ. На участках железной дороги, где взорван вражеский эшелон, на резервной стоянке паровозов и платформ противнику пришлось в течение нескольких суток восстанавливать разрушенные железнодорожные линии, прекратить на это время движение железнодорожного транспорта по ним.

На десятый день рейда, 26 июня 1943 г., конный взвод Александра Волкова заметил два вражеских карательных отряда, до батальона каждый. Как отмечал П. В. Гусев, каратели могли продвигаться на автомашинах только по дорогам, а партизаны-кавалеристы на конях почти всегда шли вне дорог, напрямик, по полям, заросшим сорняками. И в этом была их неуязвимость. Для коротких передышек они останавливались в рощах и дубравах, характерных для Курской и Сумской областей. Иногда приходилось отдыхать в оврагах или в складках местности, выставляя боевое охранение на возвышенностях.