

Вестник Костромского государственного университета. 2022. Т. 28, № 3. С. 33–36. ISSN 1998-0817

Vestnik of Kostroma State University, 2022, vol. 28, № 3, pp. 33–36. ISSN 1998-0817

Научная статья

УДК 94(470)“1930/1940”

EDN JQULKE

<https://doi.org/10.34216/1998-0817-2022-28-3-33-36>

## ПОДГОТОВКА СОВЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ НА ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ К ВЕРОЯТНОМУ ВОЕННОМУ КОНФЛИКТУ В НАЧАЛЕ 1940-Х ГГ.

**Яковенко Сергей Николаевич**, научный сотрудник, Военный учебно-научный центр Сухопутных войск «Общевойсковая академия ВС РФ», Москва, Россия, [yakovenko.serguei@yandex.ru](mailto:yakovenko.serguei@yandex.ru), <https://orcid.org/0000-0002-0724-1574>

**Аннотация.** Статья описывает подготовку советской железнодорожной сети к возможному военному конфликту в конце 1930-х – начале 1940-х гг. Рассмотрено и проанализировано состояние советской железнодорожной сети на западном направлении. Выявлены возможности по переброске войск и материальных средств железнодорожным транспортом на приграничной территории Советского Союза. Определены аналогичные возможности по переброске сил и средств вероятного противника на границу с СССР. Выявлены масштабы проводимых в предвоенное время строительных и производственных работ на оборонных объектах железнодорожного транспорта Народного комиссариата обороны на западном направлении. Раскрыта роль железнодорожных войск Красной армии, службы военных сообщений (ВОСО), а также Народного комиссариата путей сообщений в вопросе подготовки железнодорожной сети. Установлены основные факторы, влиявшие на состояние оборонного железнодорожного строительства на западном направлении. Установлено также, что проводившиеся перед началом Великой Отечественной войны работы по модернизации железнодорожной сети на западном направлении полностью выполнены не были.

**Ключевые слова:** Служба военных сообщений, ВОСО, Железнодорожные войска, Народный комиссариат путей сообщения, железнодорожная сеть, пропускная способность, западная граница СССР, нормальная колея, железная дорога узкой колеи.

**Для цитирования:** Яковенко С.Н. Подготовка советской железнодорожной сети на западном направлении к вероятному военному конфликту в начале 1940-х гг. // Вестник Костромского государственного университета. 2022. Т. 28, № 3. С. 33–36. <https://doi.org/10.34216/1998-0817-2022-28-3-33-36>

Research Article

## PREPARATION OF THE SOVIET RAILWAY NETWORK IN THE WESTERN DIRECTION FOR A POSSIBLE MILITARY CONFLICT IN THE EARLY 1940S

**Sergey N. Yacovenko**, Researcher, Military Training and Research Centre of the Ground Forces Combined Arms Academy, Moscow, Russia, [yakovenko.serguei@yandex.ru](mailto:yakovenko.serguei@yandex.ru), <https://orcid.org/0000-0002-0724-1574>

**Abstract.** The article describes the preparation of the Soviet railway network for a possible military conflict in the late 1930s – early 1940s. The state of the Soviet railway network in the western direction is considered and analysed. The possibilities for the transfer of troops and materiel by rail on the border territory of the Soviet Union have been identified. Similar possibilities have been identified for the transfer of forces and means of a potential enemy to the border with the USSR. The scale of construction and production works carried out in the pre-war period at the defence facilities of the railway transport of the People’s Commissariat of Defence in the western direction has been revealed. The role of the railway troops of the Red Army, the Military Communications Service, as well as the People’s Commissariat of Railways in the preparation of the railway network is revealed. The main factors influencing the state of defence railway construction in the western direction have been established. It is also defined that the work that was being carried out in order to modernise the railway network in the western direction had not been fully completed by the start of the Axis aggression.

**Keywords:** Military Communications Service, Railway Troops, People’s Commissariat of Railways, railway network, capacity, western border of USSR, normal gauge, narrow gauge railway.

**For citation:** Yacovenko S.N. Preparation of the Soviet railway network in the western direction for a possible military conflict in the early 1940s. Vestnik of Kostroma State University, 2022, vol. 28, № 3, pp. 33–36. <https://doi.org/10.34216/1998-0817-2022-28-3-33-36>

В середине 1930-х гг. сложилась достаточно сложная ситуация с подготовкой советской железнодорожной сети к возможной войне, связанная, с одной стороны, с отсутствием четкого понимания будущего противника, а с другой – назревшей необходимостью интенсивного развития железнодорожного хозяйства в рамках проводимой индустриализации СССР.

По мнению командования Рабоче-крестьянской Красной армии (далее – РККА), основные направления деятельности по подготовке железнодорожной сети Советского Союза к возможной полномасштабной войне должны были обеспечить организацию следующих возможностей:

- перевозки и разгрузки войск в строгом соответствии с требованиями командования;
- подвоза средств материального снабжения во фронтовом и армейском тылу;
- восстановления железнодорожных и шоссейно-грунтовых путей со скоростью, равной среднесуточному продвижению армии при наступлении;
- охраны и обороны путей сообщения, наземной и противоздушной;
- санитарной эвакуации и эвакуации материальных средств.

В соответствии с этими задачами III управления (военных сообщений; далее ВОСО) Генерального штаба РККА был составлен оперативный план и намечены мероприятия к устранению узких мест железнодорожных и шоссейно-грунтовой сети, а также мероприятия по частям и органам ВОСО<sup>2</sup>.

Железнодорожная сеть западной границы СССР к 1935 г. по питающим ее тыловым направлениям обладала пропускной способностью в 680 поездов в сутки и обеспечивала ежедневную выброску на театр военных действий 460 воинских поездов. В переводе на войсковые соединения-это составляло около 12–13 стрелковых дивизий<sup>3</sup>. В сравнении с мощностью железнодорожной сети приграничной территории вероятного противника (Финляндия и Румыния) в поездах перевес в количестве был на стороне противника (477 эшелонов против 460). Преимущество это определялось как 1/2 дивизии ежедневно. Одновременное вступление Германии и Польши в войну против СССР увеличивало перевес в количестве на 100 эшелонов ежесуточно и составляло 560 эшелонов, по расчётам III управления (ВОСО) Генерального штаба РККА. Несложный расчёт наглядно демонстрировал явное преимущество железнодорожной сети вероятного противника над советской.

При этом на фронте Ленинград – Себеж советская железнодорожная сеть допускала ежедневную выброску до 132 эшелонов при условии преимущества в пользу Себежского направления за счет Полоцкого. Если же поток Бологое – Великие Луки направлялся

на Полоцк, то на этот фронт можно было доставлять не более 100 эшелонов в сутки.

Финляндия, Эстония и Латвия могли также доставить около 100 эшелонов. В том случае преимущество в сроках сосредоточения было на стороне противника вследствие краткости пробега. На направлении Полоцк – Житковичи максимальные возможности были равны 210 эшелонам в сутки. Условный же противник мог обеспечить доставку 191 эшелона. С вступлением Германии в войну против СССР противник смог бы организовать 275 эшелонов против 210 советских<sup>4</sup>. На участке Коростень – Бирзулла максимальная возможность польских железных дорог составляла 150 эшелонов в сутки, а Румынских – 219.

Сложившаяся ситуация позволила III управлению (ВОСО) Генерального штаба РККА сформулировать следующие положения:

1. В условиях, когда предположительно против СССР выступали только приграничные государства на северном участке (Ленинград–Себеж), возможности советской железнодорожной сети и сети вероятных противников совпадали.

2. В случае выступления в качестве вероятного противника Польши (в районе Полесья) подразумевалось небольшое (1/2 дивизии в день) преимущество в подвозе польской армии.

3. При вступлении на стороне прибалтийских государств Германии преимущество всецело принадлежало противнику.

4. Лишь в условиях существования отдельных операционных направлений на стороне РККА имелось преимущество на Полоцком, Минском и Коростеньском направлениях. При использовании всех возможностей для перевозки войск в район Полоцк – Минск в этом случае можно было добиться поднятия до 158 эшелонов (около 4 стрелковых дивизий), с условием использования восточной рокады через Москву (пробег при этом составлял бы 5–5,5 дней)<sup>5</sup>.

Планом железнодорожного строительства на 1936–1940 гг. была намечена постройка новых линий, укладка вторых путей и усиление пропускных способностей железных дорог. С реализацией этого плана в значительной степени должна была усиливаться общая мощность железнодорожной сети Запада, а фронтовая сеть благодаря подвозу должна была ежедневно получать до 1077 поездов. Кроме того, в значительной степени должна была возрасти пропускная способность, а отсюда и манёвренность фронтовой сети.

Железнодорожная сеть на территории Польши и Прибалтики отличалась пестротой. Существовали пути различной колеи: нормальной (русской – 1 524 мм либо европейской – 1 435 мм), а также железнодорожные пути узкоколейные (700 или 600 мм), последние из которых представляли собой герман-

ское наследство и являлись военно-полевыми железными дорогами [Верхотуров: 65].

Во время Первой мировой войны немцы на оккупированных территориях Прибалтики перешивали русскую железнодорожную колею на европейскую с целью беспрепятственного осуществления подвоза снабжения для своих войск. За 1914–1918 гг. они успели полностью перешить железные дороги в Литве на колею размера 1435 мм.

Тем не менее большая часть латвийских и эстонских железных дорог остались на русской железнодорожной колее. В целом после передачи Германией Литве железные дороги были не в лучшем состоянии. Все это привело к тому, что развитие литовских железных дорог было медленным. Всего за годы независимости в Литве было построено 278 км новых дорог с нормальной колеи [Рубинштейн: 65].

В Латвии железнодорожное строительство проходило более интенсивно, всего до 1940 г. было построено 465,9 км дорог с нормальной колеи и 331,4 км узкоколейных дорог [Верхотуров: 66]. В Эстонии же к 1938 г. было построено порядка 409 км железных дорог [Медведев: 55]. По итогам Первой мировой войны Польше досталось почти 16 тыс. км железных дорог, при этом она активно продолжала строительство новых. После того как Польша перестала существовать как независимое государство, к Германии и СССР отошли и польские железные дороги со всей инфраструктурой, при этом Германии досталась самая развитая часть этих дорог.

В начале 1940-х гг. ситуация с оперативными возможностями железнодорожной сети СССР на западном направлении претерпела существенные изменения. На территориях западной Украины и Белоруссии, присоединённых к Советскому Союзу, приказом Народного комиссариата путей сообщений (далее НКПС) № 229/ц от 2 декабря 1939 г. было организовано две железные дороги: Белостокская и Брест-Литовская<sup>6</sup>. Большой проблемой стало то, что указанные железные дороги по качественному состоянию своей сети требовали обязательной модернизации станционного хозяйства, инфраструктуры и связи. Это было вызвано недостаточным развитием узловых станций. Необходима была также перешивка на советскую железнодорожную колею, что в большинстве своём было выполнено к началу 1941 г. Севернее магистрали Брест – Барановичи, на территории бывших Польских и Литовских железных дорог, а также южнее на Прикарпатских железных дорогах, ведущих к границе в Бессарабии, существовала большая сеть дорог, функционировавшая на европейской колее.

Помимо пестроты железнодорожной сети на вновь присоединённых территориях, существовала также проблема увеличения пропускной способности железнодорожного транспорта. Так, к 1941 г.

на наиболее важных направлениях (Ровно, Минск, Полоцк, Львов, Барановичи, Брест и др.) пропускная способность не была увеличена по причине того, что проводившиеся работы до конца доведены не были. Попытка увеличения пропускной способности строительством вторых путей результата не дала, так как развитие узловых станций не позволяло использовать полноценно вторые пути. По сути не развитые узловые станции создавали эффект торможения движения на железных дорогах – так называемый эффект «бутылочного горлышка». При этом скученность железнодорожных составов на узловых станциях превращала их в великолепную цель для вражеской авиации.

Весной 1941 г. были сделаны попытки ускорить реконструкцию железных дорог в западных районах. Приказом Народного комиссариата обороны № 096 от 11 марта 1941 г. в соответствии с решением Совета народных комиссаров СССР и Центрального Комитета ВКП(б) на железнодорожные войска РККА было возложено строительство железнодорожных линий:

- Ораничицы – Беловеж – Бельск;
- Тимковичи – Барановичи;
- Киверцы – Луцк – Войница;
- Вапнярка – Могилев – Подольский.

На строительство привлекались железнодорожные войска с штатной техникой, слушатели Военно-транспортной академии РККА им. Л.М. Кагановича и курсанты Ленинградского Краснознаменного училища военных сообщений им. М.В. Фрунзе. Общее руководство строительством было возложено на начальника ВОСО РККА генерала-лейтенанта технических войск Н.И. Трубецкого<sup>7</sup>.

Огромная программа железнодорожного строительства начала 1940-х гг. полностью выполнена не была, местами к ее выполнению даже не успели приступить. Порученное НКПС оборонное строительство железных дорог в 1941 г. проходило медленно. Строительство новых железнодорожных линий было выполнено на 13,4 %, работы по запланированным 11 объектам не были начаты. Оборонное строительство в Киевском, Одесском, Западном военных округах имело большое отставание от запланированных темпов: по линиям Иваниче – Камеонка – 17,3 %; Овидиополь – Аккерман – 13,8 %; Ново-Гробля – Подганец – 31,9 % от годового плана строительства. Особенно медленно шло переустройство и дальнейшее развитие железных дорог на территориях, недавно вошедших в СССР<sup>8</sup>. При этом задействованные в оборонном строительстве железнодорожные войска возложенные на них задачи по строительству и развитию железнодорожной сети выполняли, в основном придерживаясь плана. Основной проблемой стало слабое обеспечение средствами механизации, а также дефицит строительных материалов, которы-

ми железнодорожные войска должен был обеспечивать НКПС (пиломатериалы, цемент, щебень и т.д.)<sup>9</sup>.

Железные дороги Западной Украины и Западной Белоруссии к началу Великой Отечественной войны обладали ограниченной пропускной способностью, станционное хозяйство было развито слабо, линии связи находились в плохом состоянии. Возникшие проблемы по пропускной способности на новой границе не позволяли организовать подвоз войск и материальных средств в необходимом количестве. По данным начальника ВОСО РККА генерала-лейтенанта Н.И. Трубецкого, к новой границе Красная армия могла подвезти 444 железнодорожных состава в сутки, а к старой границе можно было подвезти 871 составов [Тыл Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945: 56]. Все это привело к появлению Постановления СНК СССР «О ходе оборонного железнодорожного строительства по плану 1941 г.», обязавшего ассигновать НКПС дополнительные средства на продолжение оборонного строительства и привлечения дополнительных сил Особого корпуса железнодорожных войск к проводившемуся строительству.

Таким образом, можно сказать, что проводившиеся перед началом Великой Отечественной войны работы по модернизации железнодорожной сети на западном направлении в Киевском, Одесском, Западном военных округах полностью выполнены не были. Создавшаяся на железной дороге ситуация способствовала появлению транспортной неразберихи в первые дни начавшейся Великой Отечественной войны.

#### Примечания

<sup>1</sup> Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 33. Оп. 13. Д. 186. Л. 2

<sup>2</sup> РГВА. Ф. 33. Оп. 13. Д. 186. Л. 2.

<sup>3</sup> РГВА. Ф. 33. Оп. 13. Д. 186. Л. 3.

<sup>4</sup> РГВА. Ф. 33. Оп. 13. Д. 186. Л. 5.

<sup>5</sup> РГВА. Ф. 22497. Оп. 1. Д. 62. Л. 9.

<sup>6</sup> РГВА. Ф. 4. Оп. 11. Д. 63. Л. 610.

<sup>7</sup> Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. 2. Оп. 11569. Д. 21.

<sup>8</sup> ЦАМО РФ. Ф. 2 Оп. 11569. Д. 21. Л. 21.

#### Список литературы

Верхотуров Д.Н. Фиаско 1941: трусость или измена? М.: Яуза, 2015. 316 с.

Рубинштейн К.И. Литва: полит.-экон. очерк. М.: Соцэкгиз, 1940. 108 с.

Медведев А. Эстония. М.: [б. и.], 1940. 119 с.

Тыл Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Документы и материалы // Русский архив. Т. 25. М.: Terra, 1998. 736 с.

#### References

Verhoturov D.N. *Fiasko 1941: trusost' ili izmena?* [Fiasko 1941: cowardice or treason?]. Moscow, Jauza Publ., 2015, 316 p.

Rubinshtejn K.I. *Litva: polit.-jekon. ocherk* [Lithuania: political and economic essay]. Moscow, Socjkgiz Publ., 1940, 108 p.

Medvedev A. *Jestonija* [Estonia]. Moscow, 1940. 119 p.

*Tyl Krasnoj Armii v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945 gg.: Dokumenty i materialy* [Rear of the Red Army in the Great Patriotic War 1941–1945: Documents and materials]. *Russkij arhiv* [Russian archive], vol. 25. M., Terra Publ., 1998, 736 p.

*Статья поступила в редакцию 30.06.2022; одобрена после рецензирования 01.09.2022; принята к публикации 01.10.2022.*

*The article was submitted 30.06.2022; approved after reviewing 01.09.2022; accepted for publication 01.10.2022.*