

ЕСТЕСТВЕННЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ

Буряк Ю. Ю., аспирант
Донецкий национальный университет

РАБОТА ТЫЛОВЫХ МАГИСТРАЛЕЙ СССР В ПЕРИОД СОВЕТСКО-ФИНСКОЙ ВОЙНЫ 1939 – 1940 гг.: НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВОСТОКА УССР

yuriiburyak@mail.ru

Изучению работы железнодорожного транспорта Востока УССР в условиях войны с Финляндией до настоящего времени не уделялось отдельного внимания. Между тем, стоит отметить, что суровые месяцы «Зимней войны» обнажили все положительные и негативные элементы в работе фронтовых и тыловых железных дорог Советского Союза. Это в свою очередь дает возможность историкам оценить степень готовности железнодорожного транспорта Востока УССР обеспечивать потребности фронта и тыла накануне Великой Отечественной войны. Опыт работы стальных магистралей в условиях советско-финской войны был использован советскими железнодорожниками во время войны с Германией (1941 – 1945 гг.).

Ключевые слова: «Зимняя война», тыловые железные дороги, советские железнодорожники, Восток УССР, Великая Отечественная война.

Советско-финская война 1939 – 1940 гг. является одним из трагических эпизодов Второй мировой войны для народов СССР. Причиной тому стала плохая подготовка военного и транспортного ведомств Советского Союза к ведению войны в суровых зимних условиях и общая недооценка противника со стороны руководства Союза ССР. В то же время «Зимняя война» с Финляндией стала последним генеральным испытанием на прочность, как для Красной Армии, так и для всего железнодорожного транспорта СССР. Эта война в полной мере вскрыла недостатки работы фронтовых и тыловых железных дорог Советского Союза в реальных боевых условиях. Исходя из географического положения и удаленности от театра боевых действий, железные дороги Востока УССР относились к категории тыловых магистралей и обеспечивали Красную Армию боеприпасами, снабженческими грузами и воинскими контингентами. Помимо воинских перевозок, Южно-Донецкая и Северо-Донецкая железные дороги обслуживали крупный промышленный центр СССР – Донбасс и удовлетворяли транспортные потребности местного населения. Все это актуализирует исследование данной темы в наше время.

Научную новизну данной работы составляют комплексный подход в изучении работы Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных

дорог в период советско-финской войны, а также введение в научный оборот недавно рассекреченной информации по работе железнодорожного транспорта Востока УССР в вышеуказанный период.

Географические рамки исследования охватывают территорию нынешних Донецкой, Луганской, восточных районов Харьковской, Днепропетровской и Запорожской областей Украины. Так как границы железных дорог в советский период не совпадали с границами союзных республик, то к региону исследования относятся также отдельные районы нынешних Белгородской и Ростовской областей Российской Федерации: железнодорожные линии Валуйки – Купянск, Валуйки – Старобельск, Таганрог – Иловайское, Зверево – Должанская, Миллерово – Ворошиловград (ныне Луганск), Лихая – Изварино.

В советской историографии «Зимняя война» 1939 – 1940 гг. по идейно-политическим мотивам практически не освещалась, так как в целом это была трагическая страница в истории СССР. Потери армии Советского Союза в несколько раз превышали количество убитых и раненых со стороны Финляндии. Лишь в отдельных работах советских и современных российских исследователей упоминается о деятельности железнодорожного транспорта в условиях советско-финской войны. Так, в «Истории железнодо-

рожного транспорта России и Советского Союза» внимание уделяется лишь фронтным магистралям и дается общая характеристика ситуации на железных дорогах СССР, обеспечивающих армию всем необходимым. Отдельно отмечено, что в НКПС (Народный комиссариат путей сообщения) не было хорошо продуманного и организованного управления перевозками. Потребовалось перейти к маршрутизации снабженческих перевозок и из предьявляемых отправок оперативно готовить маршрутные поезда, следующие на большие расстояния без переработки. С началом массовых воинских перевозок в Управлении военных сообщений Генерального штаба был создан специальный отдел, регулирующий перевозки. При учете воинских эшелонов стали указывать дни погрузки, выгрузки, маршруты следования, номера поездов. Позднее был разработан графический метод контроля над местонахождением эшелонов на сети железных дорог СССР [1]. Г. А. Куманев в своих работах отмечает, что во время войны с Финляндией военно-оперативные перевозки осуществлялись в сложных условиях необычно суровой зимы 1939 – 1940 гг. при наличии недостаточно развитой железнодорожной сети в северо-западной части СССР. Погрузка производилась на 16 тыловых магистральных, а выгрузка – на Октябрьской и Кировской (Мурманской) железных дорогах. Эти две магистрали с трудом справлялись с большим грузопотоком, следовавшим к линии фронта. В декабре 1939 – феврале 1940 гг. более пятой части всех эксплуатируемых вагонов было занято перевозками в северо-западном направлении [2, 3]. И. В. Ковалев в своей монографии отмечает, что во время «Зимней войны» транспортное обеспечение советских войск еще раз показало, какую роль в организации воинских перевозок должна играть четкая координация работы всех видов транспорта. Отсутствие продуманного и организованного управления перевозками может поставить под угрозу бесперебойное питание войск на театре военных действий даже в том случае, когда провозная способность транспорта превышает потребности в перевозках. Без хорошо налаженного вывоза грузов с железнодорожных станций, усилия по ускорению оборота вагонов не дадут должного эффекта [4]. Таким образом, исходя из ограниченности историографической базы и отсутствия в выше указанных работах информации по работе тыловых железных дорог СССР в период военного конфликта с Финляндией, исследования автора основываются на архивных материалах Государственного архива Донецкой области и Сектора архивов Донецкой железной дороги.

Основной целью статьи является комплексное освещение деятельности железных дорог Востока УССР в период советско-финской войны 1939 – 1940 гг.

В связи с этим, автор статьи в ходе исследования поставил перед собой такие задачи: дать общую характеристику работы магистралей Востока УССР в период с 30 ноября 1939 г. по 12 марта 1940 г., определить влияние тыловых магистралей на исход войны с Финляндией и качество боевой подготовки бойцов Красной Армии.

Как уже было отмечено, правительство СССР изначально недооценило военные возможности Финляндии, а также влияние суровых зимних условий на проведение военных операций Красной Армией. В начале «Зимней войны» руководство Советского Союза рассчитывало победить противника в течение короткого периода времени силами частей Ленинградского военного округа. Поэтому воинские перевозки предусматривались лишь по железным дорогам северо-западной части СССР. Железные дороги Востока УССР не входили по первоначальному плану военного и транспортного руководства страны в число магистралей, по которым должны были осуществляться перевозки воинских частей, боеприпасов и снабженческих грузов к советско-финскому фронту. Поэтому в течение декабря 1939 г. Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги работали в штатном режиме, выполняя грузовые и пассажирские перевозки в объеме, предусмотренном коммерческим графиком перевозок. В это время затруднения в работе по перевозке грузов были связаны с суровыми зимними условиями, что частично отразилось на качестве и объемах работы магистралей Востока УССР. Как отмечал тогдашний начальник Северо-Донецкой дороги П. Ф. Кривонос, чтобы обеспечить движение поездов и работу станций, были необходимы смазочные материалы, которые сохраняли бы свои качества в условиях низких температур. Смазка замерзала в бумажках вагонов. Достаточно было составу простоять на станции хотя бы один час – и его уже невозможно было сдвинуть с места. Для выхода из сложившегося положения железнодорожники стали грузить на тендеры своих локомотивов бочки с горячей смазкой. Каждый поезд на станциях региона перерабатывался оперативно, пока не замерзло масло в бумажках, а на сортировочных путях и в парках отправления поездов организованы были пункты подогрева масла. Этот опыт применяли на всей дороге. На отдаленных станциях железнодорожники с большими трудностями приводили в движение даже небольшие группы вагонов. Иногда применяли

при этом два паровоза. Сборные поезда отправляли на линию двойной тягой [5]. С наступлением зимы 1939 – 1940 гг. эксплуатационная работа вагонников Северо-Донецкой железной дороги намного ухудшилась. Резко возросло количество задержек поездов из-за плохого технического осмотра и ремонта подвижного состава. Ежедневно на конец суток на магистрали оставались неисправными более 200 вагонов [6]. В декабре 1939 г. на железных дорогах Донбасса были случаи отмены поездов по факту неготовности составов, отмечался низкий процент отправления и проследования поездов по расписанию, недостаточно велась борьба за ускорение оборота вагонов – как универсального показателя слаженной работы железнодорожников. При этом стоит отметить, что размеры пригородного и пассажирского сообщений не были сокращены в условиях начавшейся войны с Финляндией. С началом зимы 1939 – 1940 гг. уменьшилось количество участников социалистических соревнований, как периодического явления того времени, так как любое перевыполнение плановых показателей в условиях суровой зимы превращалось в авантюру и могло привести к железнодорожным авариям с последующим уголовным наказанием виновников.

В январе 1940 г., в условиях затянувшейся войны с Финляндией и массовых человеческих потерь, военное руководство СССР пришло к выводу о том, что ограниченным числом частей Красной Армии, расположенных в северо-западной части Советского Союза, противника невозможно победить. Это стало причиной мобилизации мужского населения и организации перевозок воинских контингентов с тыловых регионов СССР к району боевых действий. Свидетельством тому является то, что с 5 января 1940 г. начали производиться массовые транзитные оперативные и снабженческие воинские перевозки на железных дорогах Востока УССР. Погрузка же снабженческих грузов на Южно-Донецкой железной дороге началась 14 января 1940 г., а оперативных – 27 января. Кроме ежемесячного плана погрузки грузов оборонного значения, полученного железной дорогой из НКПС, от органов Военных сообщений (ВОСО) и НКПС дополнительных заданий не было получено. План погрузки грузов НКО выполнялся по нарядам начальника передвижения войск на магистрали соответствующими станциям и отделениями погрузки. Эти наряды давались телеграфно заблаговременно исполнителям как на погрузку, выгрузку, так и на транзит.

Задание по отбору, подготовке вагонов и формированию составов давалось отделением службы движения и станциям подготовки ваго-

нов через диспетчерский аппарат управления дороги заблаговременно – не позже, чем за сутки до начала погрузки. На железных дорогах Востока УССР производился диспетчерский учет за продвижением воинских эшелонов и транспортов с заведением специальных книг учета у дежурных по отделениям. Руководством НКПС был учтен опыт организации воинских перевозок во время советско-польской войны осени 1939 г. Мобилизационные отделы магистралей, ежедневно на 15 часов по связи передавали сводку о местонахождении и передвижении эшелонов дежурному Центрального мобилизационного отдела НКПС по установленному шифру [7].

В середине зимы на железных дорогах региона значительно увеличились опоздания поездов и остановки составов на перегонах [5]. По согласованию с начальником передвижения войск был организован сквозной безостановочный пропуск воинских поездов через железнодорожный узел Иловайское, с целью сокращения стоянки и ввода в график опаздывающих составов.

С 1 января по 12 марта 1940 г. распоряжениями НКПС руководству Южно-Донецкой дороги было приказано заправить 16 паровозов серии ФД из резерва НКПС, что свидетельствовало о возрастании специальных перевозок по сети железных дорог Востока УССР в указанный период [8]. В конце января 1940 г. на Южно-Донецкой железной дороге при заправке двух паровозов из резерва НКПС было выявлено неудовлетворительное содержание этих локомотивов, их непригодность для выполнения фронтальных перевозок [9]. Стоит отметить, что в период советско-финской войны наблюдались систематические перебои в снабжении запасными частями подвижного состава Южно-Донецкой и Северо-Донецкой железных дорог.

Южно-Донецкая магистраль в период с 1 января по 12 марта 1940 г. работала при значительно сократившемся рабочем парке вагонов. Транзитные воинские перевозки в январе составили в среднем 96 вагонов в сутки, в феврале – 276 вагонов, а в марте – 181 вагон в сутки. За сутки скорость продвижения фронтальных эшелонов составляла в среднем 600 км [10]. Это задание было выполнено без особых затруднений ввиду развитой инфраструктуры железных дорог Донбасса, как ключевых грузовых магистралей СССР [11].

Погрузка воинских грузов на Южно-Донецкой дороге производилась без особых проблем [12]. Объем погрузки в целом был небольшой: январь 1940 г. – в среднем 4,3 вагона за сутки, в феврале – 14,3 вагона за сутки, а в

марте – 1,2 вагона. Те затруднения, которые наблюдались при погрузке, были связаны с несвоевременным обеспечением подготовки заявленных к перевозке грузов со стороны отправителей [13].

Южно-Донецкая магистраль не имела задания на формирование Военно-эксплуатационного отделения (ВЭО), но в период пиковых воинских перевозок по приказу Наркомпути Л. М. Кагановича № 410/Ц от 26.02.1940 г. было откомандировано 25 человек в паровозные и кондукторские бригады в ВЭО Южной дороги (г. Харьков). В ВЭО Октябрьской железной дороги – 77 человек из служб паровозной и движения [14].

Аналогичная ситуация по погрузке воинских грузов наблюдалась на Северо-Донецкой железной дороге, где были отмечены отдельные недостатки. Так, в период с 20 по 27 февраля 1940 г. для обеспечения специальных перевозок были произведены отбор и оборудование вагонов по станциям Им. Л. М. Кагановича, Купянск-сортировочная и Красный Лиман. Несмотря на многочисленные приказы НКПС, начальники вышеуказанных вагонных участков не обеспечили надлежащей организации и контроля, в результате чего во время осмотра составов в пункте погрузки на станции Ворошиловград были выявлены вагоны непригодные под людские и специальные перевозки, а также случаи неправильного оборудования. Так, к составам прицеплялись неисправные платформы, оконные рамы и двери в людских вагонах не были утеплены войлоком, зачастую фонари либо отсутствовали, либо были с разбитым стеклом. Часть пассажирских вагонов были грязными и непромытыми, не соответствовали нормам пожарной безопасности, что приводило к возгораниям фронтальных эшелонов и человеческим жертвам среди советских солдат в пути следования. В некоторых людских вагонах отсутствовала крыша, частично были разбиты лобовые стены вагонов, некоторые вагоны, отведенные под кухню, были грязные, несколько вагонов было замусорено шлаком и углем. Ведра для хранения питьевой воды были выданы со склада в Красном Лимане со следами ржавчины [15].

Таким образом, активная фаза воинских перевозок на железных дорогах Востока УССР наблюдалась в течение января – первой половины марта 1940 г., что напрямую было связано с активными наступательными операциями Красной Армии в условиях затянувшейся войны, а также многочисленными материальными и людскими потерями со стороны нашей армии. Пик специальных перевозок на тыловых магистралях СССР пришелся на февраль – март 1940 г., когда

ценой огромных усилий было сломлено сопротивление финнов. Война с Финляндией показала недостатки в технической подготовленности подвижного состава Северо-Донецкой магистрали к выполнению специальных перевозок. Были выявлены случаи халатного отношения со стороны отдельных железнодорожников в подготовке вагонов и паровозов к выполнению воинских перевозок, наблюдались случаи выдачи непригодных ведер для хранения питьевой воды. Часто это было следствием краж со стороны сотрудников железнодорожных складов. На базах резерва НКПС отмечено бесконтрольное хранение паровозов, из которых несколько единиц были непригодны для вождения составов. Все это негативно отразилось на организации перевозок магистралями Востока УССР. Но в целом железные дороги региона справились с поставленными задачами, обеспечив потребности народного хозяйства СССР и Красной Армии в полном объеме. Опыт работы железных дорог по организации воинских, грузовых и пассажирских перевозок, приобретенный во время советско-финской войны 1939 – 1940 гг., был использован отечественными железнодорожниками во время Великой Отечественной войны. В ближайшей перспективе автор статьи планирует осветить работу железных дорог Востока УССР в первые месяцы войны с Германией, дать характеристику уровня готовности стальных магистралей региона выполнять задания по обеспечению фронта и тыла всем необходимым летом 1941 г.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917 – 1945 гг./ [Аксененко Н. Е., Бурносков Н. М., Зайцев А. А. и др.]; под ред. Н. Е. Аксененко. – СПб., 1997. – С.314.
2. Куманев Г. А. На службе фронта и тыла: железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны (1938 – 1945 гг.)/ Г. А. Куманев. – М.: Наука, 1976. – С.41.
3. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР (1941 – 1945 гг.)/ Г. А. Куманев. – М.: Наука, 1988. – С. 32 – 33.
4. Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.)/ И. В. Ковалев. — М.: Наука, 1981. — С. 30 – 31. — Режим доступа: http://militera.lib.ru/h/kovalev_iv/01.html
5. Кривонос П. Ф. Магистрализации/ П. Ф. Кривонос – К.: Политиздат Украины, 1986. – С. 113 – 114.

6. Железнодорожник Донбасса. – 1940. – 23 марта.

7. Сектор архивов Донецкой железной дороги (далее СА ДЖД), ф. 32, оп. 384, д. 234, л. 340.

8. Там же. Л. 341.

9. Государственный архив Донецкой области (далее ГАДО), ф. Р-4225, оп. 1, д. 1, л. 99.

10. ГАДО, ф. Р-3938, оп. 1, д. 11, л. 8.

11. СА ДЖД, ф. 32, оп. 1, д. 161, л. 249.

12. СА ДЖД, ф. 32, оп. 384, д. 234, л. 342.

13. Там же. Л. 343.

14. Там же. Л. 339.

15. ГАДО, ф. Р-3938, оп. 1, д. 11, лл. 5, 59 – 59 об.