

Железнодорожный транспорт и условия воинских железнодорожных перевозок на Северо-Западный (Финляндский) фронт (1939–1940)

В статье на основе архивных документов анализируется состояние железнодорожной системы северо-западных районов СССР. Рассматривается способность этой железнодорожной системы к осуществлению массовых воинских перевозок. Анализируется роль воинских железнодорожных перевозок в обеспечении деятельности Северо-Западного фронта в период Советско-финляндской войны.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, воинские перевозки, военное снабжение, воинский эшелон, Советско-финляндская война 1939–1940 гг.

В последнее время в российской историографии при комплексном анализе ранее недоступных источников проводится изучение и осмысление предвоенного периода, в частности Советско-финляндской войны 1939–1940 гг., и той роли, которую сыграл в войне железнодорожный транспорт.

Цель статьи состоит в том, чтобы на основании ряда исторических документов, источников, литературных материалов, часть из которых впервые вводится в научный оборот, провести объективный, всесторонний и комплексный анализ деятельности железнодорожного транспорта по обеспечению развертывания Красной армии на северо-западных границах СССР в 1939–1940 гг.

Основу источниковой базы статьи составили как опубликованные материалы, так и документы государственных органов СССР, в первую очередь постановления партии и правительства, приказы и директивы наркома обороны СССР, начальника Генерального штаба РККА, начальника ЦУПВОСО Генерального штаба РККА

и ряда других, приказы и директивы НКО, НКПС, ответственных за перевозки по железным дорогам в западных областях СССР.

Наиболее важным и серьезным источником явились документы, хранящиеся в следующих архивах:

1) Государственный архив Российской Федерации (здесь необходимо отметить документы государственных учреждений: ф. № 5446 Совета народных комиссаров СССР, особый интерес представляют документы и постановления правительства по выделению средств на развитие железнодорожного транспорта, по реконструкции и новому оборонному строительству; ф. № 5474 Верховного Совета СССР (документы и постановления о развитии железнодорожного транспорта);

2) Российский государственный архив экономики (особое значение имеют хранящиеся в нем документы о состоянии железнодорожного транспорта и его мобилизационной готовности, в частности ф. № 1884, из документов которого особый интерес представляет отчет НКВД СССР о мобилизационной готовности приграничных железных дорог);

3) Российский государственный военный архив (РГВА): представляют большую значимость для раскрытия данной темы материалы ЦУПВОСО Генерального штаба Красной армии и материалы Ленинградского военного округа (ЛВО).

На основе этих материалов необходимо рассмотреть проблемы расширения и реконструкции железнодорожной сети Ленинградского военного округа в 1939–1940 гг., осветить организацию железнодорожной транспортной системы, в частности выполнение заданий по обеспечению воинских перевозок, строительство пунктов выгрузки и погрузки, новых железнодорожных веток. Наконец, необходимо всесторонне исследовать проблемы военной мобилизации железнодорожного транспорта по обеспечению массовых воинских перевозок.

В этот период советское руководство, осознавая всю опасность и угрозу складывающихся для страны обстоятельств, предприняло необходимые меры для укрепления ее безопасности.

Заключение мирного Договора о ненападении от 23 августа 1939 г. между СССР и Германией позволило советскому руководству отодвинуть границу на Карельском перешейке от Ленинграда в войне с Финляндией. И это было правильное решение на тот период времени.

В стратегическом отношении это был выигрыш для СССР, хотя в тактическом отношении выигрывал противник, потому что СССР не успевал подготовить присоединенные территории и обустроить новую границу к обороне страны.

Без хорошо налаженного железнодорожного транспорта нельзя рассчитывать на успех и победу в войне. Потому что современная военная стратегия, как показал опыт войн XX в., полностью опирается на возможности использования железнодорожной системы, которая несет на себе основную тяжесть воинских перевозок. И тот, кто планирует нападение без учета возможностей железнодорожной системы, будет обречен на поражение, так как железные дороги являются одним из главных элементов военной стратегии армии любой страны, и поэтому учет возможного использования железных дорог является основой подготовки и способности ведения военных действий.

Для успешного ведения военных действий любая армия, которая готовится к войне, должна располагать достаточной железнодорожной системой, по которой она сможет осуществлять необходимые воинские перевозки, маневрирование войсками на театре военных действий и обеспечивать в достаточной мере снабжение своих войск. Только хорошо подготовленный железнодорожный транспорт позволяет в современной войне своевременно доставлять на театр военных действий необходимое количество войск и вооружения, перебрасывать войска с одного фронта на другой. Железнодорожный транспорт является важным звеном наращивания промышленного производства и экономики страны, без чего невозможно достижение успеха и победы в затяжной войне.

В силу своей специфики железные дороги позволяют быстро перебрасывать на большие расстояния крупные соединения и армии и снабжать их всем необходимым. Высокая надежность действия и почти полная независимость от воздействия внешней среды обеспечивают регулярную работу и срочность выполнения воинских перевозок. Поэтому работа железных дорог в военное время имеет первостепенное значение, так как они являются основным перевозчиком войск и воинских грузов.

Железнодорожное транспортное обеспечение включает в себя комплекс согласованных мероприятий по подготовке железных дорог, их технического обеспечения, технической эксплуатации, восстановлению для обеспечения потребности войск в транспортных подвижных средствах.

Железнодорожный транспорт является средством мобилизации страны перед войной, стратегического сосредоточения и развертывания войск.

Советское военно-политическое руководство не уделяло достаточного внимания Финляндии и, начав войну, не подготовило театр военных действий в дорожном отношении и не

сосредоточило достаточное количество войск и боевой техники, решив, что Финляндия – это не противник для Советского Союза – и вопрос будет разрешен быстро и в короткий срок одним наскоком. Не было необходимых разведывательных данных об оборонительных сооружениях Финляндии и состоянии ее армии. А Финляндия все это время готовилась к войне, развивала оборонную промышленность, создавала оборонительные линии, вооружала свою армию современной техникой, вела дорожное строительство с помощью западных государств, вначале Англии и Франции, а потом и Германии.

Все воинские перевозки Народного комиссариата обороны (НКО) по Октябрьской и Кировской железным дорогам, которые осуществлялись с ноября 1939 г. по март 1940 г., выполнялись без подготовленного плана и распорядительным порядком.

Основными железнодорожными направлениями на Северо-Западном (Финляндском) театре военных действий являлись: Петрозаводск–Мурманское, Кексгольмское, Выборгское.

Петрозаводск–Мурманское железнодорожное направление, которое имело параллельное по отношению к советско-финляндскому фронту положение, представляет собой однопутную рокадную линию, опирающуюся на железнодорожный узел Волховстрой. Эта железнодорожная рокадная линия не имела ответвляющихся от нее железнодорожных участков, которые позволили бы направить воинские перевозки к фронту. Поэтому действующие войска вынуждены были базироваться на эту рокадную железнодорожную линию непосредственно, с большим отрывом от своих баз снабжения.

Кексгольмское и Выборгское железнодорожные направления совпадали с главными направлениями Финляндского театра военных действий, выводили потоки воинских перевозок к той части фронта, которая находилась на Карельском перешейке. Но железнодорожные участки этих направлений опираются на правобережную часть Ленинградского железнодорожного узла, которая была соединена с его левобережной частью только одной однопутной линией с мостом через реку Неву, что приводило к затруднениям по пропуску эшелонов на Карельский перешеек.

Размеры пропускной способности выбрасывающих и подводящих железнодорожных линий и участков, железнодорожных направлений, предусмотренные по мобилизационному плану, а также то количество пар поездов, которое было представлено Наркоматом обороны для выполнения воинских перевозок в период войны, выглядели следующим образом.

«Петрозаводск–Мурманское железнодорожное направление:

а) выбрасывающий участок:

Волховстрой–Петрозаводск–Мурманск — пропускная способность по воинскому графику 21–19 пар поездов; количество поездов, выделенных НКО по нормальному графику в период войны с белофиннами, — 16 пар поездов;

б) подводящие железнодорожные участки:

Мга–Волховстрой — пропускная способность по воинскому графику 38 пар поездов; количество поездов, выделенных НКО по нормальному графику в период войны с белофиннами, — 8 пар поездов;

Чудово–Волховстрой — пропускная способность 12 пар поездов; количество поездов, выделенных НКО, — 10 пар поездов;

Вологда–Волховстрой — пропускная способность 23 пары поездов; количество поездов, выделенных НКО, — 6 пар поездов.

Итого: 73 пары поездов в сутки»¹.

«Кексгольмское железнодорожное направление и Выборгское железнодорожное направление:

а) выбрасывающие участки:

Кушелевка–Пискаревка–Васкелово — пропускная способность 15 пар поездов;

Ленинград–Ланская–Белоостров — пропускная способность 36 пар поездов; количество поездов, выделенных НКО, — 10 пар поездов.

Итого: 51 пара поездов в сутки.

б) соединительная ветка:

Глуховская–Дача–Долгоруково–Пискаревка — пропускная способность 36 пар поездов;

в) подводящие железнодорожные участки:

Ярославль–Ленинград — пропускная способность 11 пар поездов; количество поездов, выделенных НКО, — 4 пары поездов;

Бологое–Ленинград — пропускная способность 65 пар поездов; количество поездов, выделенных НКО, — 32 пары поездов;

Новгород–Ленинград — пропускная способность 13 пар поездов; количество поездов, выделенных НКО, — 5 пар поездов;

Дно–Ленинград — пропускная способность 26 пар поездов; количество поездов, выделенных НКО, — 6 пар поездов;

Луга–Ленинград — пропускная способность 49 пар поездов; количество поездов, выделенных НКО, — 10 пар поездов.

Итого: 164 пары поездов в сутки»².

Из анализа этих данных видно, что если подводящие железнодорожные участки Петрозаводск–Мурманского направления

обеспечивают прием в железнодорожный узел Волховстрой 73 пары поездов в сутки, то рокадная линия допускает пропуск до станции Петрозаводск 21 пары поездов, а до станции Мурманск – только 19 пар поездов в сутки.

Подводящие железнодорожные участки Выборгского и Кексгольмского направления обеспечивают прием в Ленинградский железнодорожный узел 164 пары поездов в сутки, а железнодорожные участки допускают подачу на Карельский перешеек только 51 пару поездов, так как соединительная линия через реку Неву ограничивает пропуск до 36 пар поездов в сутки. Мост через реку Неву являлся самым «узким местом» Ленинградского железнодорожного узла из-за его ограниченной пропускной способности.

Сложность воинских перевозок в связи с неподготовленностью Северо-Западного театра военных действий в железнодорожном отношении была вызвана тем, что к Ленинграду и к станции Волховстрой можно подавать достаточное количество поездов, а от них на Карельский перешеек и на север пропускалось очень малое, явно недостаточное количество поездов.

То обстоятельство, что Финляндский театр военных действий не был заранее подготовлен в железнодорожном отношении, привело к скоплению поездов и забитости Ленинградского железнодорожного узла и станции Волховстрой, которые не были развиты в достаточной мере для пропуска потока подходивших к ним воинских эшелонов. Поскольку переход на воинский график не был осуществлен, воинские перевозки выполнялись без подготовленного плана и распорядительным порядком, без учета фактической возможности пропуска потока поездов в пункты назначения, т. е. не учитывалось, смогут ли железнодорожные участки пропустить такое количество поездов, какое направлялось. Также пункты передачи поездов с Октябрьской железной дороги на Кировскую не имели достаточного путевого развития и не могли обеспечить необходимый прием поездов из-за ограниченности имеющегося к ним подхода.

Это все явилось причинами нарушения выполнения воинских перевозок на Финляндский театр военных действий, так как вызвало длительные простои воинских эшелонов на станциях и в железнодорожных узлах, т. е. возникала несоразмерность количества поездов, поступающего на железнодорожные участки, с количеством поездов, возможным для пропуска в пункты назначения.

Как уже сказано выше, в связи с тем что своевременно не перешли на воинский график, перевозки совершались распорядительным порядком, путем маневрирования воинскими поездами, на

распорядительной станции в пределах железной дороги, которая не справлялась с маневровой работой. Из-за такого количества подходивших поездов возникали трудности в руководстве воинскими перевозками на Северо-Западный фронт.

Железнодорожная сеть Финляндии еще до 1917 г. строилась Российской империей, но впоследствии Финляндия произвела развитие узлов и дополнительное строительство железнодорожных линий к границам СССР.

«Со стороны Финляндии непосредственно к нашей прежней государственной границе подходят следующие шесть выбрасывающих железнодорожных участков, с общей пропускной способностью в 135 пар поездов в сутки:

Выборг–Койвисто–Териоки — 18 пар поездов в сутки.

Выборг–Перкъярви — 48 пар поездов в сутки.

Выборг–Валкярви — 12 пар поездов в сутки.

Елинсеннваара–Рауту — 21 пара поездов в сутки.

Маткаселька–Ууксу — 24 пары поездов в сутки.

Маткаселька–Нейстенярви — 12 пар поездов в сутки.

Итого: 135 пар поездов в сутки.

Железнодорожными линиями, подводящими потоки перевозок к перечисленным выбрасывающим железнодорожным участкам и к Северному участку фронта, служат следующие:

Лахти–Коувала–Симола–Выборг — 24 пары поездов.

Хапамяки–Пиексямяки–Елинсеннваара — 20 пар поездов.

Оулу–Конттиомяки–Нурмес–Иоэнсу–Маткаселька — 25 пар поездов.

Кеми–Кемиярви — 12 пар поездов.

Итого: 81 пара поездов»³.

Из этого видно, что более основательно подготовленная железнодорожная сеть Финляндии позволяла при возможности пропустить от ближайшей рокадной линии 135 пар поездов в сутки, а также обеспечить пропуск потока воинских перевозок к этой рокадной линии в количестве 81 пары поездов, в том числе 12 пар поездов в сутки непосредственно на северный участок фронта.

Таким образом, Финляндия заранее провела подготовку театра военных действий как в оборонном отношении, создав линию Маннергейма, так и в железнодорожном отношении, построив новые и развив существующие линии, обеспечив подачу необходимого количества пар поездов к линии фронта для снабжения своих войск. А попытка СССР решить возникшую проблему без необходимой подготовки, наскоком потерпела неудачу и привела к тяжелым потерям и прекращению наступления на линию Маннергейма.

При сопоставлении возможностей советской железнодорожной сети в отношении обеспечения стратегического сосредоточения вооруженных сил и подвоза необходимого обеспечения и снабжения войск с возможностями железнодорожной сети Финляндии очевидно, что соотношение этих возможностей было не в пользу СССР.

«Наши максимальные возможности сосредоточения и подвоза снабжения в парах поездов в сутки (при условии перехода на воинский график):

- на Карельский перешеек 36 поездов;
- на Петрозаводское направление 21 поезд;
- на Северный участок фронта 18 поездов (только при перевалке через Белое море).

Всего: 75 пар поездов в сутки»⁴.

«Наши возможности, в соответствии с предоставленной во время войны для воинских перевозок нормой по нормальному графику:

- на Карельский перешеек 36 поездов;
- на Петрозаводское направление 48 поездов;
- на Северный участок фронта 18 поездов (только при перевалке через Белое море).

Всего: 110 поездов»⁵.

«Возможности Финляндии по сосредоточению и подвозу снабжения в парах поездов в сутки:

- на Карельский перешеек 44 поезда;
- на Петрозаводское направление 25 поездов;
- на Северный участок фронта 12 поездов.

Всего: 81 поезд»⁶.

Из приведенных данных видно, что даже при условии использования нами максимальных возможностей нашей железнодорожной сети на тот период времени преимущество в железнодорожном отношении, в смысле обеспечения и подвоза войск и снабжения было на стороне Финляндии.

Таким образом, из-за неподготовленности Финляндского театра военных действий в железнодорожном отношении привело к забиванию воинскими эшелонами узких мест на Октябрьской и Кировской железных дорогах, которые повлияли на соседние железные дороги, вызвав на них затруднения.

Недостаточная пропускная способность Кировской железной дороги и отсутствие выводящих от нее ответвлений к государственной границе по основным операционным направлениям войск Красной армии, а также недостаточное развитие участковых станций и не подготовленность станций выгрузки привели

к осложнению по обеспечению и снабжению войск Красной армии, находившихся к северу от Ладожского озера.

Слабое путевое развитие станций железнодорожных участков Октябрьской железной дороги Кексгольмского и Выборгского направлений и недостаточная подготовленность их для выгрузки войск, а также недостаточное развитие Ленинградского узла ограничивали возможность маневрирования поездами при передаче их на Кировскую железную дорогу. И наличие только одной однопутной линии с мостом через р. Неву, соединяющей левобережную часть Ленинградского узла с правобережными железнодорожными участками Кексгольмского и Выборгского направлений, привело к затруднениям по обеспечению и снабжению войск, находившихся непосредственно на Карельском перешейке.

И только подготовив театр военных действий в железнодорожном отношении, развив узлы и построив обходные линии в тяжелых зимних условиях, что позволило накопить силы и обеспечить войска всем необходимым в достаточной мере, удалось разрешить военный конфликт с Финляндией.

Примечания

¹ РГВА. Ф. 33. Оп. 13. Д. 306. Л. 1–5.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Там же. Л. 6–10.

⁵ Там же.

⁶ Там же.