

¹⁶ См. : Саран А. Ю. Указ. соч. С. 35.

¹⁷ Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика...

¹⁸ См.: Карпенко А. А. Указ. соч. С. 125.

¹⁹ См.: Минеева Е. К. Указ. соч. С. 116.

²⁰ Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика...

²¹ См.: Карпенко А. А. Указ. соч. С. 126.

²² См.: Саран А. Ю. Указ. соч. С. 36.

²³ Список губерний и уездов РСФСР (с числом волостей) 1921. URL: https://www.personal-history.ru/papers/rsfsr_01_08_1921.htm (дата обращения: 21. 03. 2022).

²⁴ Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика...

²⁵ См.: Кудряшева Н. В. Указ. соч. С. 129.

²⁶ См.: Минеева Е. К. Указ. соч. С. 115.

²⁷ См.: Кудряшева Н. В. Указ. соч. С. 130.

²⁸ См.: Союз Советских Социалистических Республик...

²⁹ Там же.

Поступила 28.04.2022 г.

УДК 94(47).084.3:355.42

С. Н. Яковенко

S. N. Yakovenko

ВРЕМЕННЫЕ ФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК В ВОЕННЫХ ОПЕРАЦИЯХ РККА В КОНЦЕ 1930-х гг.

TEMPORARY FORMATIONS OF RAILWAY TROOPS IN THE MILITARY OPERATIONS OF THE RED ARMY IN THE LATE 1930s

Ключевые слова: железнодорожные войска, временные формирования, Советско-финляндская война, польский поход.

В статье рассматривается опыт формирования и использования управлений начальника восстановительных работ в условиях военных операций в конце 1930-х гг.

Key words: railway troops, temporary formations, Soviet-Finnish war, Polish campaign.

The experience of the formation and use of the departments of the head of restoration work in the conditions of military operations in the late 1930s is considered in the article.

Опыт создания временных формирований железнодорожных войск имел предысторию, связанную с деятельностью Корпуса войск путей сообщений. Подобные временные единицы в железнодорожных войсках и службе военных сообщений создавали как минимум дважды: при строительстве железнодорожной линии Орша — Лепель в Белоруссии в 1925 — 1926 гг., а также на Украине в 1927 г. при строительстве линии Чернигов — Овруч. Впервые создание временных формирований железнодорожных войск для выполнения задач в условиях боевых действий было предпринято в 1939 г., во время западного похода Красной армии.

На рассвете 17 сентября 1939 г. Красная армия перешла советско-польскую границу с целью возвращения западных территорий Украины и Беларуси, переданных Польше в 1921 г. по Рижскому мирному договору, а также с целью защиты населения указанных территорий от немецкой оккупации. Начался «Польский поход»¹.

Части железнодорожных войск, принимавшие участие в этом походе, получили конкретные, специфические для их деятельности задачи: восстановить разрушенные участки железных дорог и осуществить их перепрошивку с западно-европейской колеи на союзную².

С целью выполнения указанных задач было сформировано несколько Управлений начальника восстановительных работ (УНВР). Каждому из таких УНВР назначалось определенное железнодорожное направление для выполнения задач. Например, восьмое управление, возглавляемое майором В. С. Насоновым, работало на железнодорожном направлении Полоцк—Молодечно—Лида—Мосты³. Как правило, в состав таких управлений включались различные подразделения железнодорожных войск: мостовые, путевые батальоны, эксплуатационные роты. Так же в состав УНВР входили специальные формирования Наркомата путей сообщения (НКПС): головные ремонтные поезда для восстановления подвижного состава (подремы), головные ремонтно-восстановительные поезда (горемы).

На участках, где не требовалось вести восстановление, осуществлялась перепрошивка пути. Отдельные части УНВР обеспечивали высокий темп работ, добиваясь перепрошивки до 12 км в сутки. Всего же в освобожденных районах было перепрошито с западно-европейской на союзную колею 4 180 км пути⁴.

Следующим этапом в формировании временных формирований железнодорожных войск в военной обстановке стала Советско-финляндская война. В ноябре 1939 г. между Финляндией и СССР произошел вооруженный конфликт.

С первых дней боевых действий советские войска стали ощущать серьезные проблемы со снабжением, из-за чего наступающие части испытывали нехватку различных видов материальных средств. Основной причиной сбоев со снабжением явились неподготовленность железнодорожной сети СССР на западном направлении к организации массовых снабженческих перевозок, а также низкая пропускная способность железных дорог на приграничной с Финляндией территорией. 30 ноября 1939 г., перейдя государственную границу, наступающие советские войска столкнулись с тем, что на оставляемой финскими войсками территории противник уничтожал объекты железнодорожной сети и транспортной инфраструктуры. Уничтожали верхнее строение пути, мосты, объекты водоснабжения, что само по себе затрудняло возможность использования железнодорожного транспорта на занятой территории.

Предвидя необходимость восстановления железных дорог и объектов транспортной инфраструктуры на занятых советскими войсками территориях, Народный комиссариат обороны с сентября 1939 г. сформировал три УНВР.

Как правило, входившие в состав УНВР части комплектовались личным составом из числа военнослужащих запаса. Так, УНВР-2 было сформировано в сентябре 1939 г. на базе войсковой части № 4791 в г. Ораниенбаум. Личный состав (как рядовой, так и командный) в подавляющем большинстве был призван из запаса г. Ленинграда и Ленинградской области⁵.

К 28 сентября 1939 г., закончив формирование, УНВР-2 убыло в г. Кингисепп, где пробыло до 3 октября, оттуда были переброшено в район Вакелово с задачей: строительство железнодорожной линии Вакелово — государственная граница на расстоянии 13 км.

Сначала при выполнении этой работы в составе управления восстановительных работ были 2-й отдельный восстановительный железнодорожный батальон и 2-я отдельная эксплуатационная рота. В ноябре 1939 г. управлению восстановительных работ были приданы еще 2 батальона — 2-й отдельный плотничный батальон и 64-й отдельный рабочий батальон.

Всего в составе УНВР-2 находились:

— 2-й отдельный восстановительный железнодорожный батальон (сформирован в г. Ораниенбаум с 8 по 10 сентября 1939 г. при 1-м железнодорожном полку);

— 4-й отдельный восстановительный железнодорожный батальон;

— 3-й отдельный мостовой железнодорожный батальон;

— 64-й отдельный рабочий батальон (сформирован в г. Великий Устюг Вологодской области 12 ноября 1939 г.);

— 2-й отдельный плотничный батальон (сформирован в сентябре 1939 г. в г. Котлас Архангельской области);

— 23-я отдельная эксплуатационная железнодорожная рота (формировалась из частей Белорусского особого военного округа с 25 ноября 1939 г. и 31 ноября была направлена в состав УНВР-2);

— 2-я отдельная эксплуатационная железнодорожная рота (сформирована 7 сентября 1939 г.).

Одной из особенностей выполнения задач личным составом УНВР стала необходимость проведения разминирования на участках выполняемых работ. Отступая, финские войска массово минировали объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта, организовывали завалы на железнодорожных путях. На 390 км железных дорог было подорвано 70 % мостов, 10 — труб, 54 — верхнего строения пути, 30 % — линий связи, а также большая часть объектов водоснабжения⁶. Прежде чем приступить к работе, приходилось тщательно проверять перегоны, мосты, станции. За время боевых действий воины-железнодорожники сняли и уничтожили более 6,5 тыс. мин. Причем восстановление происходило в суровых погодных условиях⁷.

Только на одном железнодорожном направлении, которое обслуживало УНВР-3, возглавляемое майором В. Е. Матишевым, были восстановлены 53 км пути, 18 станций, 152 стрелочных перевода, 16 мостов и труб, 4 пункта водоснабжения и ряд других объектов. Средний темп восстановления составил 2 км в сутки⁸. Восстановленные пути активно эксплуатировались отдельными железнодорожными ротами.

Основной задачей было восстановить разрушенное финскими войсками при отступлении, чтобы обеспечить подвоз боеприпасов, продовольствия и снаряжения для передовых частей. Рассмотрим работу управлений на примере выполнения боевой задачи УНВР-2 (строительство железнодорожной ветки от станции Вакелово до государственной границы и соединение ее с финляндской железной дорогой, идущей на Кексгольм).

В начале боевых действий УНВР-2 требовалось организовать техническую разведку, которая должна была показать степень разрушения объектов, а также разведку данных о Кивиниемском мосте.

Необходимость приближения подвоза материальных средств и снабженческих грузов к действовавшим на театре боевых действий силам Красной армии часто заставляла УНВР выполнять задачи по восстановлению железных дорог вместе с наступающими частями⁹.

Так, вечером 30 ноября 1939 г. техническая разведка УНВР-2 выехала на передовую, чтобы установить характер разрушения пути и состояние инженерных сооружений. Техническая разведка 1 декабря опередила советские передовые части и очутилась в тылу противника, произошел бой. В результате был смертельно ранен красноармеец Дьяков, который после операции скончался. Отступая на северный берег реки Вуокса-Вирта, противник подорвал железнодорожный мост. Разрушенный при отступлении противником железнодорожный путь на всем протяжении от государственной границы до станции Петя-Ярви был восстановлен. Первый транспорт прибыл на станцию Раута через 2 дня после его восстановления¹⁰.

Укладка верхнего строения пути, как правило, проводилась вручную, при этом темп укладки составлял 2,0 — 2,5 км в сутки. Темп укладки в целом был меньше нормативного (5 км в сутки) из-за сложных природно-климатических условий Финляндии, к тому же ощущался недостаток пригодных для строительства рельсов (приходилось разбирать пути с целью использования рельсов).

В период восстановления эксплуатация головных участков осуществлялась эксплуатационными ротами. Затем, по мере продвижения восстановительных работ, восстановленные участки предавались военно-эксплуатационным отделениям НКПС¹¹.

Одной из сложнейших задач для личного состава УНВР во время Советско-финляндской войны стало строительство железной дороги Петрозаводск — Суоярви. Необходимость строительства этой трассы была обусловлена большими трудностями в подвозе материальных средств и боевой техники, которые испытывали советские войска, наступавшие между Ладожским и Онежским озерами¹². Расстояние до ближайшей железнодорожной станции Петрозаводск составляло почти 140 км, местность — труднопроходимая с практически полным отсутствием грунтовых дорог. Работы по строительству трассы Петрозаводск — Суоярви начались 1 января 1940 г. и были закончены в максимально сжатые сроки — за 47 календарных дней. Надо отметить, что темп укладки железнодорожного пути составлял 3 км в сутки, а порой доходил до 8 км в сутки¹³.

Всего за время Советско-финляндской войны подразделениями УНВР было выполнено:

- восстановлено железных дорог, км — 290;
- восстановлено мостов и труб — 43;
- восстановлено станций — 38;
- развито станций снабжения — 14;
- уложено спецтупиков для тяжелой железнодорожной артиллерии — 9;
- восстановлено пунктов водоснабжения — 9;
- восстановлено и подвешено, проводокиллометров — 1 690.

Таким образом, железнодорожные войска и служба военных сообщений внесли большой вклад в операции Красной армии в конце 1930-х гг. Опыт применения УНВР в Советско-финляндской войне наглядно продемонстрировал необходимость перехода от временных соединений железнодорожных войск к бригадной системе в структуре системы военных сообщений.

Библиографические ссылки

- ¹ См.: Мельтюхов М. И. Советско-польские войны: Военно-полит. противостояние, 1918 — 1939 гг. М., 2001. С. 134.
- ² См.: Косович С. С., Филимонов А. М. Советские железнодорожные : воен.-ист. очерк. М., 1984. С. 81.
- ³ См.: Старостенков Н. В. Железнодорожные войска России / под ред. Г. И. Когатько. М., 2001. Кн. 2. С. 376.
- ⁴ См.: Великая Отечественная / под общ. ред. В. А. Золотарева. М., 1998. Т. 14. С. 57.
- ⁵ РГВА. Ф. 33. Оп. 13. Д. 11. Л. 2 — 4.
- ⁶ См.: Поздышев С. И. Железнодорожные войска Советской Армии. М., 1959. С. 45.
- ⁷ См.: Косович С. С. Указ. соч. С. 82.
- ⁸ См.: Поздышев С. И. Указ. соч. С. 388.
- ⁹ См.: Булгаков Д. В., Турков А. Г. Тыл Красной Армии в советско-финляндской войне (1939 — 1940 гг.). М., 2008. С. 50.
- ¹⁰ РГВА. Ф. 33. Оп. 13. Д. 11. Л. 13 — 15.
- ¹¹ См.: Булгаков Д. В. Указ. соч. С. 52.
- ¹² См.: Жуков С. А. Снабжение окруженных советских войск в ходе советско-финляндской войны 1939 — 1940 гг. // Вестник НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия. 2019. № 1 (49). С. 60 — 69.
- ¹³ См.: Булгаков Д. В. Указ. соч. С. 54.

Поступила 01.06.2022 г.

УДК94(470.345).084.8

Т. Н. Кадерова, С. А. Ивлиев, С. А. Яворская
T. N. Kaderova, S. A. Ivliev, S. A. Yavorskaya

**КОЛХОЗНОЕ КРЕСТЬЯНСТВО МОРДОВИИ
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ
(на примере Темниковского и Пурдошанского районов МАССР)**

**COLLECTIVE FARM PEASANTRY OF MORDOVIA
DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR
(on the example of the Temnikovsky and Purdoshansky districts
of the Mordovian ASSR)**

Ключевые слова: Великая Отечественная война, колхозное крестьянство, сельское хозяйство, Мордовская АССР, Темниковский и Пурдошанский районы.

В статье на примере Темниковского и Пурдошанского районов Мордовской АССР рассматриваются трудовой героизм и вклад колхозного крестьянства в достижение Победы над нацистской Германией.

Key words: the Great Patriotic War, collective farm peasantry, agriculture, the Mordovian ASSR, the Temnikovsky and Purdoshansky districts.

Based on the example of the Temnikovsky and Purdoshansky districts of the Mordovian ASSR, the labor heroism and the contribution of the collective farm peasantry to achieving Victory over Nazi Germany are considered in the article.