

УДК 94

Похлюк А.В., доктор исторических наук, профессор, Военный институт (Железнодорожных войск и военных сообщений) Военной академии материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулёва (Россия).

Шувалов Д.В., кандидат технических наук, Военная академия материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулёва (Россия);

Шувалова М.А., Военный институт (Железнодорожных войск и военных сообщений) Военной академии материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулёва (Россия);

ОРГАНИЗАЦИЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ ОБОРОНЕ ЛЕНИНГРАДА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В 1941 г. несмотря на упорные бои Красной армии, Ленинград оказался полностью отрезанным от страны. Для продолжения полноценных оборонительных мероприятий требовалось возобновление транспортного сообщения с другими областями и городами Советского Союза, являющимися как источниками комплектования войск, поставок продукции военного назначения, сырья, продовольствия и медикаментов, так и объектами эвакуации детей, раненных и больных защитников Ленинграда. В этот нелёгкий период военному руководству пришлось искать новые, не стандартные пути организации сообщения отрезанного города со страной. При этом сложную транспортную задачу невозможно было решить исключительно силами военной организации. В статье рассматриваются вопросы транспортного обеспечения Красной армии в период с 1941 по 1943 годы, на примерах подвоза материальных средств для снабжения Ленинградского фронта и блокадного города Ленинград. Особенно выделена роль Железнодорожного транспорта. Акцентируется внимание на том, что железнодорожное сообщение в блокадный город смогло быть организовано исключительно совместными усилиями войск и гражданского населения.

Ключевые слова: Железная дорога, транспорт, Красная армия, Ленинградский фронт, блокада, материальные средства, транспортное обеспечение, гражданское население, совместные усилия

DOI: 10.22281/2413-9912-2019-03-02-67-74

Истории известно, что летом 1941 года на Ленинград была направлена группа армий «Север» общей численностью 500 тысяч человек под командованием генерал-фельдмаршала фон Лееба. Немецкому полководцу поручалось уничтожить части Красной армии, расположенные в Прибалтике, развить наступление, захватить все военно-морские базы на Балтийском море и к 21 июля овладеть Ленинградом [2, с. 4].

С первых дней войны все транспортные коммуникации, а, в особенности, железные дороги, ведущие к Ленинграду, стали объектами постоянного воздействия противника. Только в июне-июле 1941 г. Ленинградская железная дорога 105 раз подвергалась разрушениям немецкой авиации [1]. За этот же период Октябрьская железная дорога претерпела 114 разрушений железнодорожного пути и 130 разрушений линий связи [2]. Противнику, успешно проведя серию военных операций, удалось блокировать город с трехмиллионным населением, имевший крайне ограниченные запасы продовольствия и топлива. Началась самая страшная осада города

в военной истории человечества, которая продлилась 871 день [4, с. 55; 9, с. 228].

Организации обороны блокадного города посвящено немало исследований. Авторы [3, 4] справедливо отмечают то, что на защиту Ленинграда были брошены все имеющиеся силы: сухопутные части, флот, гражданское население. Практически все организации и предприятия были переориентированы на выпуск продукции оборонного значения. В исследованиях [3, 5, 8] наиболее полно отражено состояние и значение транспортных коммуникаций, в особенности – железных дорог. Действиям воинских частей и подразделений Железнодорожных войск во время обороны Ленинграда посвящены издания [3, 8] и другие публикации. Однако в представленных источниках не в полной мере освещаются аспекты взаимодействия военной и не военной организаций, а также гражданского населения, и, в частности, механизм объединения усилий этих категорий, позволивший достичь высоких темпов стро-

ительства железнодорожной линии в условиях постоянного воздействия противника на объекты работ.

Отрезанный от других регионов Советского Союза, но не сдавшийся город должен был упорно продолжать оборону. Известно, что для организации комплекса оборонительных мероприятий требуется постоянная ежедневная реализация войсками материальных средств: боеприпасов, горючего, продовольствия, вещевого имущества, питьевой воды и других средств. Кроме того, продовольствие и медикаменты требовались мирному населению. При этом в заблокированном городе оставшиеся запасы стали быстро истощаться. Поддержать оборонительные мероприятия могла бы ежедневная бесперебойная доставка необходимого объёма материальных средств.

Представляя всю ответственность момента, Государственным комитетом обороны для организации подвоза материальных средств и обеспечения бесперебойной работы промышленных предприятий города уже 30 августа 1941 года было принято постановление «О транспортировке грузов для Ленинграда», которое предусматривало подвоз продовольствия, вооружения, боеприпасов, горючего и топлива по Ладожскому озеру. Выполнение практических мероприятий по подвозу материальных средств в блокадный город было возложено на начальника тыла Красной Армии Андрея Васильевича Хрулева.

Высокий профессионализм, талант руководителя и любовь к Родине позволили Андрею Васильевичу Хрулеву в момент, когда враг наступал по всему фронту, критически подойти к существующей системе тылового обеспечения Красной армии в целом и системе подвоза в частности. Практика, при которой вопросами управления снабжением войск занимались общевойсковые штабы, показала свою несостоятельность. Необходимы были поиски и внедрение новых, более эффективных способов снабжения войск.

Характерным примером, подтверждающим несомненное превосходство вновь создаваемой в то время системы тылового обеспечения Вооруженных Сил, в сравнении с предыдущей, явилась практика доставки материальных средств в блокадный Ленинград.

В этот период тылу Красной Армии пришлось решать одновременно несколько оперативных задач по тыловому обеспечению:

- группировки войск находящейся в окружении;
- Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской флотилии;
- необходимыми материальными средствами промышленные предприятия, продолжавших производить военную продукцию в интересах всех вооруженных сил страны;
- предметами первой необходимости и продовольствием гражданского населения блокадного Ленинграда и беженцев из Прибалтийских республик;
- вооружением и боеприпасами, продовольствием, вещевым имуществом и медикаментами партизанских отрядов, действующих в оккупированных фашистами городах и поселках ленинградской области;
- эвакуации раненых и больных, гражданского населения (детей, женщин, стариков, высокопрофессиональных рабочих), оборудования промышленных предприятий, произведенной продукции для нужд фронта;
- войск фронтов, готовящихся к прорыву блокады [8, с. 17-20].

При этом с тыла Красной Армии никто не снимал ответственности с обеспечения действующих армий на других фронтах.

Ситуация осложнялась тем, что автомобильный, водный и воздушный транспорт в совокупности даже в зимнее время не позволяли обеспечивать Ленинград требуемым объёмом материальных средств. Требовалась ежедневная доставка в Ленинград больших объёмов грузов, а также вывоз продукции оборонных предприятий Ленинграда, эвакуация больных и раненных, а также детей. Осознавая сложившееся положение дел, военным руководством было принято нелёгкое, однако единственное возможное решение – организация железнодорожного сообщения. Необходимо отметить, что вновь создаваемое железнодорожное сообщение является чрезвычайно сложным и трудоёмким процессом, требующим привлечения высококвалифицированных специалистов как на этапе строительства, так и на этапе эксплуатации железных дорог, большого количества материальных средств – рельсов, шпал, свай, пролётных строений и т.д. [7, с. 5; 10, с. 159; 13,

с. 7]. Но самый острый вопрос стоял в выполнении самого трудоёмкого вида работ, подготовке основания железной дороги – земляного полотна.

Важно подчеркнуть, что немецкое руководство допускало то, что русские могут решиться на строительство железной дороги в осаждённый город, однако успокаивало себя тем, что отвоёванные русскими у линии фронта жалкие участки болот абсолютно не пригодны даже для строительства автомобильных дорог, тогда как строительство железных дорог требовало твёрдой основы, большого количества материалов и конструкций, а также привлечения большого количества людских ресурсов и техники [7, с. 5; 10, с. 159; 13, с. 7]. Однако даже участки с неустойчивым грунтом, протянувшиеся вдоль Ладоги, всерьёз рассматривались командованием фронта в качестве возможности строительства железнодорожной линии. Таким образом, в соответствии с замыслом советского

командования будущий отрезок железнодорожного пути должен соединить сеть железных дорог Ленинграда с внешними железными дорогами. Оставалось решить ещё один важный вопрос – привлечение сил и средств для строительства железной дороги. Военное руководство, учитывая то, что практически все воинские части находятся на линии непосредственного соприкосновения с противником, приняло решение привлечь для организации железнодорожного сообщения части Железнодорожных войск, силы, средства и мощности организаций и предприятий, отрыв которых от выполнения основных задач на тот момент был возможен, а также гражданское население.

После прорыва блокады началось приготовление к строительству железной дороги. Необходимо отметить, что сроки строительства были предельно сжатыми: командованием была поставлена задача за 20 дней открыть движение поездов (Рисунок 1).

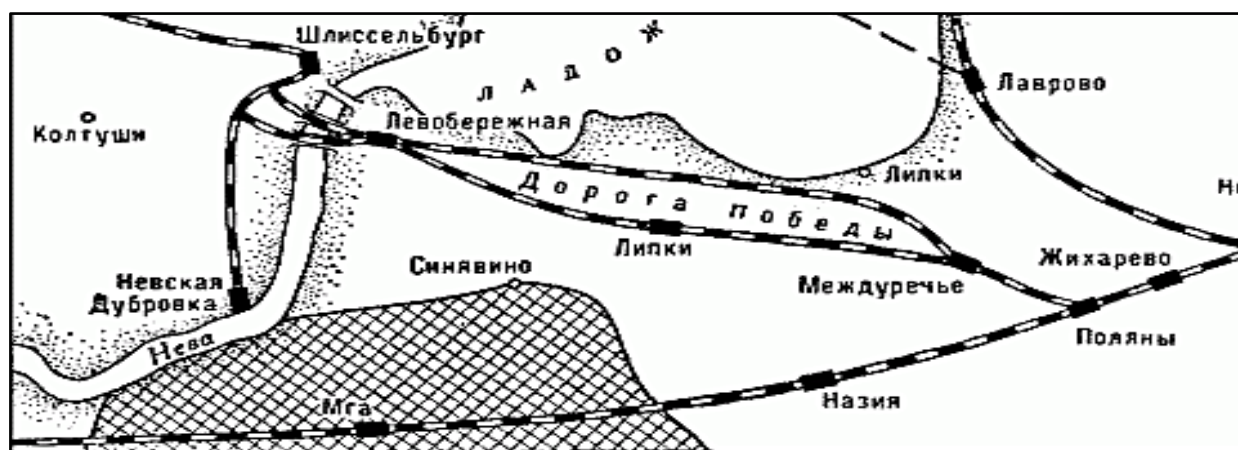


Рис. 1 – План железнодорожной трассы Шлиссельбург – Поляны

Таким образом, грандиозное строительство требовало не только самоотверженности и героизма от участников возведения трассы, но и высокой организации, а также грамотного управления [6, с. 5-7]. Именно поэтому это организация строительства жизненно необходимой железной дороги было возложено на опытного инженера, руководившего до войны постройкой метро в Ленинграде – Зубкова И.Г.

Строительство намеченного железнодорожного участка сильно осложнялось. С одной стороны январские морозы не способствовали продуктивному труду и сильно затормаживали темп строительства. Обильные

снегопады, сильный ветер, а также бураны существенно осложняли видимость, управление работами, подвозом материалов и конструкций. С другой стороны, как оказалось, местность будущей трассы представляла собой практически не пригодные для железной дороги участки суши и водные преграды. Это были синявенские торфоразработки, чередующиеся с болотами и водными преградами, препятствующие возведению прочного основания под железнодорожный путь. При этом все работы должны были происходить практически на глазах у врага, поскольку отвоёванные территории не позволяли производить строительство скрытно.

Учитывая все факторы, дерзкий план по строительству всё равно был реализован. Исторические источники сообщают, что для строительства железнодорожного участка было собрана группировка, насчитывающая около пяти тысяч человек. Это было действительно совместное применение военных организаций и гражданского населения (Рисунок 2), ориентировочное распределение задач между которыми при строительстве железнодорожного участка показано в таблице.

Важно отметить следующее. Данные таблицы являются укрупнёнными по нескольким причинам.

Во-первых, Железнодорожные войска являлись частью военной организации, однако воинские части Железнодорожных войск привлекались к выполнению всех видов работ.



Рис. 2 – Состав группировки сил для строительства Шлиссельбургской трассы

Во-вторых, гражданские организации и местное население могли привлекаться к работам в интересах, например, охраны и обороны, разминирования, сооружения рельсошпальной решётки и др.

Исторические факты подтверждают то, что местное население, гражданские организации заготавливали древесину, возили грунт, военные производили разминирование, геодезисты круглые сутки выполняли

разбивку трассы и другие геодезические работы и т.д. (Рисунок 3).

Необходимо подчеркнуть то, что для сооружения трассы использовалось практически всё, что имелось рядом с будущей трассой: лес, грунт, разбитая техника, элементы разрушенных зданий и т.д. Кроме того, возведение трассы выполнялось по облегчённым техническим условиям, что, в конечном итоге сказалось на сроках открытия движения по железной дороге.

Таблица

Распределение задач между организациями – участниками строительства Шлиссельбургской трассы

Организации – участники строительства	Выполняемые задачи при строительстве трассы								
	Охрана и оборона	Разминирование	Разбивка трассы	Подвоз и заготовка материалов и конструкций	Расчистка трассы	Выполнение земляных работ	Сооружение рельсошпальной решётки	Сооружение мостов	Эксплуатация линии
Воинские части	+	+			+	+		+	
Организации НКПС			+		+	+	+	+	+
Другие организации				+	+	+		+	
Местное население				+	+	+	+	+	

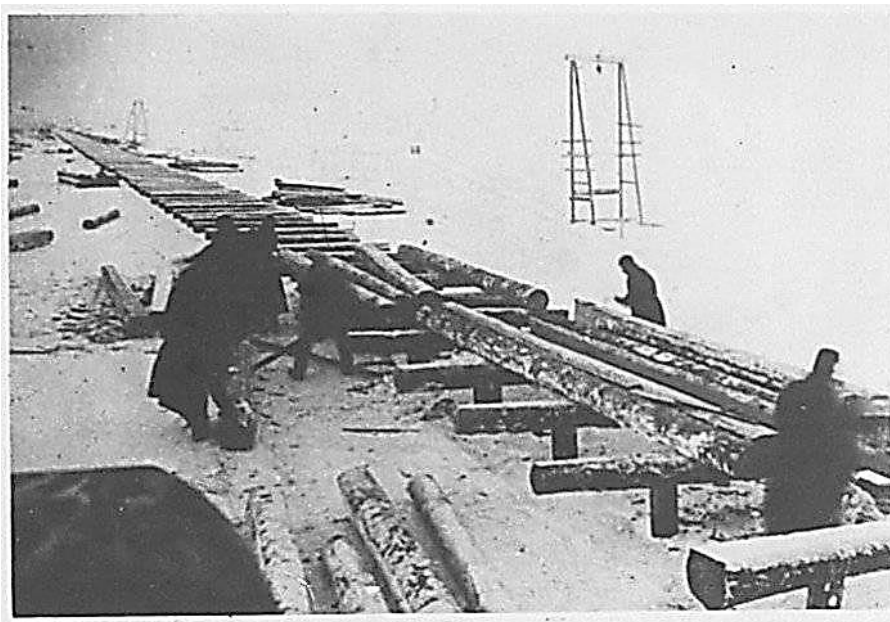


Рис. 3 – Сооружение военными железнодорожниками эстакады

Особенно сложно было сооружение 1300-метрового железнодорожного моста через Неву для выхода на станцию Шлиссельбург. В целях ускорения строительства было принято решение сваи вбивать на дно Невы, после этого сверху на сваи в лёд вмораживать шпалы, и, далее, укладывать рельсы. Поэтому мост являлся свайно-ледовым и позволял эксплуатацию исключительно зимой.

Немецкие войска находились в 5 км от места строительства. Будущая железнодорожная трасса хорошо просматривалась, однако немецкие наблюдатели не понимали действий советских войск и предназначения сооружений. После осознания неприятелем важности строительства по возводимым железнодорожным коммуникациям начался непрерывный артиллерийский огонь, который постоянно разрушал вновь возведённые участки железнодорожного пути. При этом, войска, участвующие в строительстве, как могли, защищали железнодорожную ветку от неприятельского огня, а с воздуха это помогала делать авиация.

Железнодорожная трасса Шлиссельбург – Поляны протяжённостью 33 км была построена в рекордные 17 дней. При этом группировкой сил, занятых на строительстве, был достигнут темп строительства трассы практически 2 км в сутки.

Первый состав с необходимыми блокадному городу грузами прибыл в Ленинград

уже 7 февраля. При этом обеспечение движения поездов по возведённой трассе также было сопряжено с рядом трудностей – не было специалистов-железнодорожников. Исторические факты, а также архивные данные подтверждают, что в целях обеспечения движения поездов по возведённой трассе была сформирована 48 паровозная колонна. При этом стрелочниками, помощниками машинистов, кондукторами и кочегарами становились девушки, выжившие в блокадном Ленинграде, что также свидетельствует о том, что в тяжёлые для города годы военные и гражданские были вынуждены объединиться и выполнять задачи в интересах обороны Ленинграда.

Таким образом, умелое руководство Зубкова И.Г., объединение усилий военных и невоенных организаций, а также местного населения позволило добиться синергетического эффекта при постройке, которого невозможно добиться участникам строительства, действуя они поодиночке. При этом, за год последующего функционирования возведённой железнодорожной трассы по некоторым данным погибло 110 железнодорожников, было ранено 175 человек. Точных данных о погибших военнослужащих Железнодорожных войск, частей противовоздушной обороны и других войск, а также мирных жителей до сих пор нет.

Всего же за год работы возведённой железной дороги от непрерывного воздействия

на дорогу германских войск зафиксировано более тысячи различных повреждений, разрушений и аварий. Однако ценой героических усилий ремонтных бригад железнодорожное сообщение с блокадным городом не прекращалось.

В заключении, можно отметить следующее.

Первое. С началом боевых действий за Ленинград возникла необходимость в доставке больших объёмов грузов различного назначения для обеспечения как оборонительных мероприятий, так и для невоенных целей.

Второе. Потребность в организации железнодорожного сообщения в блокадный город возникла практически с первых дней блокады.

Третье. Необходимость в железнодорожном сообщении была настолько велика, что планам по строительству и содержанию железной дороги суждено было реализоваться, несмотря на огромные трудозатраты на строительство и содержание, отсутствие материалов, конструкций, сил и средств, а также суровые климатические условия и болотистую местность.

Четвёртое. Объединение усилий войск, не военных организаций, а также гражданского населения позволили добиться нового, синергетического эффекта [11, с. 18, 63], получение которого без объединения усилий было бы невозможным.

Пятое. Объединение усилий войск и гражданского населения, колоссальная воля к победе явились решающими факторами в обеспечении функционирования железнодорожного транспорта в умирающий город.

Шестое. Железнодорожный транспорт показал свою эффективность, несмотря на то, что пропуск поездов осуществлялся исключительно ночью, под постоянным воздействием противника по железнодорожной трассе, собранной практически из всего, что находилось в районе строительства.

Важно подчеркнуть, что поиски новых подходов к разрешению проблем своевременного обеспечения, теперь уже межвидовых группировок войск (сил) на театрах военных действий должны опираться на богатый опыт осуществления функционирования железнодорожного транспорта в Великой Отечественной войне и других войнах современности, а также на организацию взаимодействия военных и невоенных организаций.

Закончить статью хотелось бы словами Михаила Васильевича Фрунзе, который ещё в 20-е годы прошлого столетия отмечал, что «...момент **всенародного осознания** неизбежности и важности военных задач, лежащих перед государством, является первым и самым важным элементом в будущей единой военной доктрине РККА» [12, с. 39].

Список литературы

1. ЦГАНХ РФ, ф 1884, ОП 88, д. 688.
2. ЦГАНХ РФ, ф 1884, ОП 88, д. 13, л. 89.
3. Азаров В.М. и др. Справочник офицера-воспитателя Железнодорожных войск Российской Федерации / В.М. Азаров, Д.В. Химченко, С.Н. Эрлик. – М., 1997.
4. Белозеров Б.П. Воины Красной армии Ленинградского фронта во взаимодействии с другими фронтами в освобождении Ленинградской области от вражеской оккупации // Перо. М. 2018. С.55-71.
5. Железнодорожные войска России // Под ред. Г.И. Когатько. Кн. 3 – М.: ООО «Русь-Стиль XXI век», 2002. 352 с.
6. Махонько В.П. Комплексный подход к нормативно-правовому регулированию в области обеспечения транспортной безопасности. Национальные приоритеты России. Серия 1: Наука и военная безопасность. 2015. № 2(2). С. 5-8.
7. Мосты и тоннели на железных дорогах: Учебник для вузов/О.В. Осипов, В.Г. Храпов, Б.В. Бобриков и др.; Под ред. В.О. Осипова. – М.: Транспорт, 1988. – 367 с.
8. Назарук Н.Н., Столяров А.Ф., Шехтман Е.И., Яробков В.В. Военные железнодорожники в битве за Ленинград. (К 60-летию Победы в Великой Отечественной войне) // под ред. С.Н. Соловьева. СПб.: ООО «Феникс», 2005. 286 с.
9. Похилюк А.В., Казак В.В. Битва за Ленинград: вымысел и правда // Специальная техника и технологии транспорта. СПб., Петергоф. 2019. №1(39). С.227-233

10. Похилюк А.В., Шувалов Д.В. Стальные магистрали и сверхмощные артсистемы: исторические предпосылки использования железных дорог в интересах артиллерии. Брянск. 2018. №2(36). С.159-166.

11. Резников, Б.А. Системный анализ и методы системотехники. Часть 1. Методология системных исследований. Моделирование сложных систем: учебник / Б.А. Резников. – М.: Минобороны СССР, 1990. – 522 с.

12. Фрунзе М.В. Избранные произведения. М., Воениздат, 1977. 480 с.

13. Чернышёв М.А. Железнодорожный путь: Учебник для техникумов ж.-д. трансп. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1979. – 352 с.

ORGANIZATION OF FUNCTIONING OF RAILWAY TRANSPORT IN THE DEFENSE OF LENINGRAD DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

In 1941, despite the persistent fighting of the red army, Leningrad was completely cut off from the country. To continue full-fledged defensive measures, it was necessary to resume transport links with other regions and cities of the Soviet Union, which are both sources of recruitment of troops, supplies of military products, raw materials, food and medicines, and objects of evacuation of children, wounded and sick defenders of Leningrad. During this difficult period, the military leadership had to look for new, non-standard ways of organizing the communication of the cut-off city with the country. At the same time, the complex transport task could not be solved exclusively by the military organization. The article deals with the issues of transport support of the red army in the period from 1941 to 1943, on the examples of transportation of material resources for the supply of the Leningrad front and the besieged city of Leningrad. The role of Railway transport is especially highlighted. The attention is focused on the fact that the railway communication to the besieged city could be organized exclusively by joint efforts of troops and the civilian population.

Keywords: Railway, transport, Red Army, Leningrad front, blockade, material means, transport support, civilian population, joint efforts

References

1. CGANH RF, f 1884, OP 88, d. 688 [CGANH RF, f 1884, OP 88, d. 688].

2. CGANH RF, f 1884, OP 88, d. 13, l. 89 [CGANH RF, f 1884, OP 88, d. 13, l. 89].

3. Azarov V.M. I dr. Spravochnik oficera-vospitatelia Jeleznodorojnih vojsk Rossijskoj Federacii [Azarov V. M. and others reference Book of the officer-tutor of Railway troops of the Russian Federation]. Moscow: Alpari.

4. Belozеров B.P. (2018) Voiny Krasnoy armii Leningradskogo fronta vo vzaimodeystvii s drygimi frontami v osvobojudenii Leningradskoy oblasti ot vrazeskoj okkupacii [Soldiers of the red army of the Leningrad front in cooperation with other fronts in the liberation of the Leningrad region from enemy occupation] // Moscow: Pero.

5. Ed. G.I. Kogatko. Jeleznodorojnie vojska Rossii [Railway troops of Russia] (2002) // kn. 3 – Moscow: LLC «Rus-Style XXI century».

6. Makhonko V.P. (2015) Kompleksnij podhod k normativno-pravovomu regulirovanii v oblasti obespecheniya transportnoy bezopasnosti [An Integrated approach to legal regulation in the field of transport security]. Moscow: National priorities of Russia. Series 1: Science and military security.

7. Ed. O.V. Osipov, V. G. Khrapov, B. V. Bobrikov, etc.(1988) Mosti I tonneli na jeleznyh dorogah [Bridges and tunnels on the Railways]. Moscow: Transport.

8. Nazaruk N.N., Stolyarov A.F., Shechtman, E.I., Jarobkov V.V. (2005) Voennii jeleznodorojniki v bitve za Leningrad [Military railwaymen in the battle for Leningrad]. Saint-Petersburg: Phoenix LLC.

9. Pokhilyuk V.A., Kazak V.V. (2019) Bitva za Leningrad: Pravda I vimisel [The Battle for Leningrad: fiction and truth] Saint-Petersburg, Peterhof: Special equipment and transport technology.

10. Pokhilyuk V.A. Shuvalov D.V. (2018) Stal'nii magistrali I sverhmohnii artsistemi: istoricheskii predposilki ispolzovaniya jeleznyh dorog v interesah artillerii [Steel pipeline and heavy duty artillery systems: the historical background of the use of Railways in the interests of artillery]. Bryansk: Vestnik BGU.

11. Reznikov B.A. (1990) Sistemniy analiz I metodi sistemotekhniki [System analysis and methods of system engineering]. Moscow: Ministry of defense.

12. Frunze M.V. (1977) Izbrannie trudi [Selected works]. Moscow: Voениzdat.

13. Chernyshev M. A. (1979) Jeleznodorojnij put: uchebник dlya tehnikumov. Railway track: Textbook for technical schools. Moscow: Transport.

Об авторах

Похилюк Анатолий Викторович, доктор исторических наук, профессор кафедры гуманитарных и социально-экономических наук ВИ (ЖДВ и ВОСО) ФГКВОУ ВО «Военная академия материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулёва» (Россия), E-mail: viktorovich_1948@mail.ru

Шувалов Денис Владимирович, кандидат технических наук, докторант ФГКВОУ ВО «Военная академия материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулёва» (Россия), E-mail: deonis.aphinsky@yandex.ru

Шувалова Мария Александровна, преподаватель кафедры гуманитарных и социально-экономических наук ВИ (ЖДВ и ВОСО) ФГКВОУ ВО «Военная академия материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулёва» (Россия), E-mail: masgribanova@yandex.ru

Pokhilyuk Anatoly Viktorovich – professor of the Military Institute (Railway troops and military communications), the Military academy of logistics named after general of the army A.V. Khrulev, doctor of historical sciences, professor (Russia), E-mail: viktorovich_1948@mail.ru

Shuvalov Denis Vladimirovich – doctoral student of the Military academy of logistics named after general of the army A.V. Khrulev, candidate of technical sciences, lieutenant colonel (Russia), E-mail: deonis.aphinsky@yandex.ru

Shuvalova Maria Aleksandrovna – lecturer of the Military Institute (Railway troops and military communications), the Military academy of logistics named after general of the army A.V. Khrulev (Russia), E-mail: masgribanova@yandex.ru