

RU

Вопросы эффективности работы Наркомата путей сообщения СССР в первые месяцы Великой Отечественной войны

Райзман В. В.

Аннотация. Цель исследования сводится к выявлению по архивным документам и другим свидетельствам кризисных процессов, связанных с армейскими и эвакуационными перевозками в первые месяцы Великой Отечественной войны. Автор проводит анализ малоизученного ранее в историографии Великой Отечественной войны вопроса эффективности работы системы Наркомата путей сообщений (НКПС) во втором полугодии 1941 г. Выявляются кризисные явления в работе НКПС, которые полностью не были устранены и к февралю 1942 г. Автор вводит в оборот новые документы, освещает ранее малоизвестные историкам факты или факты, не привлекавшие должного внимания исследователей. В исследовании также поставлена под вопрос целесообразность ряда мероприятий, связанных с эвакуацией материальных ценностей из западных регионов СССР, так как это привело к дефициту подвижного состава для воинских перевозок. В работе доказывается также, что решения по эвакуации не всегда принимались на базе экономической рациональности, но вытекали из большевистских представлений о правильных методах ведения войны. Научная новизна исследования сводится к тому, что выявлены негативные тенденции в работе НКПС в связи с большой нагрузкой на ж. д. сеть европейских регионов СССР в первые месяцы Великой Отечественной войны, эти данные систематизированы. В результате получены следующие результаты: система НКПС оказалась недостаточно подготовленной к работе в условиях отражения внезапной агрессии нацистской Германии и ее союзников против СССР, одним из следствий чего стал энергетический кризис в Москве зимой 1941/1942 гг.

EN

Effectiveness of the work of the People's Commissariat of Railways of the USSR in the first months of the Great Patriotic War

V. V. Raisman

Abstract. The aim of the study is to identify, based on archival documents and other evidence, crisis processes related to army and evacuation transportation in the first months of the Great Patriotic War. The author analyzes the little-studied issue of the effectiveness of the People's Commissariat of Railways (NKPS) system in the second half of 1941 in the historiography of the Great Patriotic War. The crisis phenomena in the work of the NKPS are revealed, which were not completely eliminated by February 1942. The author introduces new documents, highlights facts that were previously little known to historians or facts that did not attract the proper attention of researchers. The study also questioned the expediency of a number of measures related to the evacuation of material assets from the western regions of the USSR, as this led to a shortage of rolling stock for military transportation. The paper also proves that evacuation decisions were not always made on the basis of economic rationality, but followed from Bolshevik ideas about the correct methods of warfare. The scientific novelty of the study boils down to the fact that negative trends in the work of the NKPS were identified due to the heavy load on the railway network of the European regions of the USSR in the first months of the Great Patriotic War, these data are systematized. As a result, the following results were obtained: the NKPS system turned out to be insufficiently prepared to work in the face of the sudden aggression of Nazi Germany and its allies against the USSR, one of the consequences of which was the energy crisis in Moscow in the winter of 1941/1942.

Введение

Актуальность исследования обусловлена тем, что работа Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) и выполнение этим ведомством приказов Государственного комитета обороны (ГКО) и Совета народных комиссаров (СНК) СССР, а также Народного комиссариата обороны (НКО) до сих пор находятся

на периферии изучения истории начального периода Великой Отечественной войны, это касается в первую очередь анализа архивных документов. Сегодня принято считать, что в целом тыл Советского Союза работал на протяжении всей Великой Отечественной войны хорошо, но с некоторыми сбоями, эта традиция была заложена в советской историографии (Куманев, 1988) и в общем незначительно изменилась к нашему времени. Исследования работы НКПС в советский период дают позитивную оценку деятельности и упомянутого выше ведомства, и органов государственно-политической власти. Вместе с тем влияние скорости подачи воинских эшелонов на фронты Великой Отечественной войны, особенно в летнюю кампанию 1941 г., не анализировалось в литературе. Вопрос, насколько разработанные перед Великой Отечественной войной график военных перевозок и прочие сопутствовавшие этому планы, касавшиеся НКПС, соответствовали требованиям начального периода Великой Отечественной войны, также остается без ответа, как и вопрос влияния эвакуации населения и материальных ценностей на обеспечение действующей армии всем необходимым. Исследование этих вопросов входит в цель настоящей работы, на базе которой сформулированы следующие задачи:

- 1) собрать отраженные в архивных документах факты нехватки подвижного состава для решения задач, связанных с обеспечением перемещений соединений Вооруженных сил (ВС) СССР в первые месяцы Великой Отечественной войны, в чем непосредственно выражались кризисные явления в работе всей системы НКПС в интересующий нас период времени, а также рассмотреть оценки военным командованием РККА и ГКО эффективности работы НКПС в целом;

- 2) выявить проблемы в функционировании системы НКПС, связанные с эвакуацией населения и материальных ценностей в первые месяцы Великой Отечественной войны.

В работе нашли отражение историко-проблемный и сравнительно-исторический методы исследования. Первый позволил нам отследить проблему развития кризисных процессов в системе НКПС в начале Великой Отечественной войны, второй – определить этапы перестройки системы НКПС в условиях отражения агрессии нацистской Германии и ее союзников во втором полугодии 1941 г. с выявлением характеристик этих этапов и особенностей возникших в рамках каждого из них проблем.

Предметом настоящей научной работы выступает работа НКПС по военным и эвакуационным перевозкам в первый месяц Великой Отечественной войны, объектом – реализация материально-технической базы НКПС для выполнения задач военного времени в конце июня – июле 1941 г.

Материалом для исследования послужили в основном документы фондов Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации.

Теоретической базой исследования стали работы разных лет, которые объединяет изучение многих сторон экономики СССР в годы Великой Отечественной войны, включая транспорт (Куманев, 1988; Быстрова, 2006; Ковалев, 1981; Потемкина, 2002; 2023; Мельников, 2009). У И. В. Быстровой и М. Н. Потемкиной присутствует методологический подход, который можно охарактеризовать как «Победа народов СССР вопреки системе большевистского режима» (прямо противоположный работам советского периода принцип), когда акцент делается не на эффективности системы плановой экономики, а на обратном и преодолении кризисов, созданных этой системой. Но все-таки они признают работу железнодорожного транспорта (ж. д.) эффективной в ракурсе эвакуации производственных мощностей и населения на Восток. При этом снабжение войск и прифронтовых районов всем необходимым в этих работах, в которых акцент сделан на эвакуации, почти не освещено. Однако кризисные процессы в системе НКПС на начальном этапе Великой Отечественной войны упомянутыми выше авторами все-таки выявлены, но эти кризисы связаны с общим государственным управлением, а не с чисто хозяйственными вопросами. Правда, в работах И. В. Быстровой и М. Н. Потемкиной видна незавершенность выводов, как и неполнота критериев, по которым определяется эффективность работы государственного аппарата, включая НКПС. Отраженные в трудах И. В. Быстровой и М. Н. Потемкиной взгляды на характер развития экономики СССР в начале Великой Отечественной войны согласуются с расчетами Г. Г. Попова (2021), сделанными на базе советской статистики, где четко видно, что имел место серьезный кризис, охвативший всю систему народного хозяйства СССР, включая железные дороги, и продолжавшийся в 1942 г. По Г. Г. Попову, получается, что первый удар как транспорт, так и вся советская экономика во втором полугодии 1941 г. выдержали благодаря сделанным в довоенные пятилетки запасам капитала.

Практическая значимость исследования заключается в том, что материалы настоящей работы могут быть использованы в учебном процессе по предмету «Отечественная история» у студентов гуманитарных специальностей, а также для проведения дальнейших исследований по истории транспорта СССР периода Великой Отечественной войны и работы НКПС, в частности.

Обсуждение и результаты

Кризисные явления в системе НКПС во втором полугодии 1941 г.

6-го июля 1941 г. заместитель начальника 3-го Управления НКО СССР Ф. Я. Тутушкин отправил донесение В. М. Молотову о недостатках в организации железнодорожных перевозок (Органы государственной безопасности..., 2000, с. 207-209). Далее следует привести цитаты из документа: «Перевозка войск, вооружения, боеприпасов и других воинских грузов на фронт на ряде железнодорожных дорог систематически срывается. Сроки погрузки по Московскому и Орловскому округам сорваны на два дня. Срыв своевременной перевозки воинских грузов происходит из-за плохого руководства со стороны нач. УПВОСО генерал-лейтенанта технических

войск Трубецкого и плохой работы НКПС. В УПВОСО до 1 июля с. г. не велась сводка учета перевозок войск. С 1 июля она выпускается, но с опозданием от 7 до 24 часов, причем в сводке указывается только дорога, по которой идут эшелоны, а станции, где они находятся, не указываются. Это привело к тому, что УПВОСО не знает, где находятся эшелоны, и местонахождение ряда эшелонов УПВОСО не известно. 235 с. д. по 4 июля с. г. погрузила 26 эшелонов, из них: выгружено – 2, передано на ст. Псков – 11, находилось в районе Бологое – 3, а где еще 10 эшелонов, УПВОСО не знает» (Органы государственной безопасности..., 2000, с. 207).

Масштабы кризиса военных перевозок приобрели особо большие масштабы в первые же дни Великой Отечественной войны, это следует из другой цитаты: «Эшелон со штабом 19-й армии и управлением 25 с. к. вместо следования на ст. Рудня через Конотоп был направлен на ст. Гомель. Виновники этого остались ненаказанными. 26 июня с. г. с Кировского (г. Ленинград) завода были направлены на ст. Орша два эшелона танков № 7/3016 и 7/3017. Эти эшелоны несколько дней перегонялись в треугольнике Витебск – Орша – Смоленск и не разгружались. 30 июня эшелон № 7/3016 был в Смоленске, а эшелон № 7/3017 – в г. Витебске. Где эти транспорты находятся в настоящее время, АБТУ сведений не имеет. Из г. Харькова с завода № 183 был направлен 27 июня эшелон № 11/3107, перевозивший 10 танков в г. Орел. Вместо г. Орла эшелон попал в г. Конотоп. После указаний о направлении эшелона в г. Орел он попал в Бахмач. В итоге с опозданием на 3 суток эшелон прибыл в Вязьму, где и был присоединен к танковому эшелону. Из Сталинграда 26 июня с. г. в г. Орел был направлен эшелон № 7/3012 с танками. В Орле эшелон должен был быть доукомплектован боеприпасами и людским составом. Вместо г. Орла эшелон попал в Конотоп. После указаний направить эшелон в г. Орел он попал в г. Бахмач, затем в район Гомеля и только после этого путешествия попал в г. Орел. Расследование по неподаче грузов своевременно к месту назначения ведет Главвоенпрокуратура. Сколько и на каких станциях разгружено эшелонов на 6 июля с. г., УПВ ОСО не знает. 27 июня 1941 г. по вине начальника УПВОСО генерал-лейтенанта Трубецкого предназначенные на Южно-Западный фронт 47 эшелонов с мототранспортом, в котором сильно нуждался фронт, были выгружены на станциях Полтава, Харьков, Конотоп, Бахмач. Расследование ведет 3-е Управление НКО» (Органы государственной безопасности..., 2000, с. 208). По итогам прокурорского расследования генерал-лейтенант Трубецкой был приговорен к высшей мере наказания – расстрелу.

С той же 19-й армией (А) имел место и другой сюжет, показывающий, как нехватка подвижного состава влияла на подачу воинских частей РККА на фронт. 19-я А перебрасывалась из-под Киева в Смоленскую область, арт. части этой армии запаздывали из-под Киева из-за нехватки эшелонов, в этой связи многие части 19-й А пошли в бой без артиллерийской поддержки (ЦАМО РФ, ф. 376, оп. 10803, д. 37, л. 27).

22 июля 1941 г. выходит Приказ народного комиссара обороны Союза ССР и народного комиссара путей сообщения Союза ССР «Об установлении новых сроков погрузки и выгрузки воинских эшелонов № 0242/307с», в этом документе есть подпись Г. К. Жукова (ЦАМО РФ, ф. 2, оп. 795437, д. 5, л. 229-230), там указывается на недостаточно оперативную работу НКПС по доставке воинских эшелонов на фронт. В другом документе, который относится непосредственно к службам тыла РККА, говорится, что система отправки войск железнодорожным транспортом слишком централизована, из-за чего в условиях быстро меняющейся обстановки на фронте сложно своевременно доставлять воинские эшелоны, каждое изменение маршрута требовало согласования с Высшим военным командованием (надо понимать, с народным комиссаром обороны), это вело к потерям времени, в результате чего постоянно в пути ежедневно находились 40 000 вагонов (речь идет уже о начале августа 1941 г.) с грузами воинского назначения (ЦАМО РФ, ф. 67, оп. 12022, д. 22, л. 115-117).

Столь большое количество вагонов в пути и на станциях (40 000 единиц) выглядит особо крупным на фоне того, сколько реально фронтам требовалось единиц подвижного состава для обеспечения снабжения войск, в начале сентября 1941 г. эта цифра составляла 650 вагонов для продовольствия и фуража, 4115 вагонов для боеприпасов (без учета авиационных боеприпасов), 1830 цистерн для горюче-смазочных материалов (ГСМ) (ЦАМО РФ, ф. 208, оп. 8686с, д. 15, л. 76-77). Таким образом, к концу летней кампании 1941 г., несмотря на большие потери подвижного состава, НКПС удалось стабилизировать снабжение действующей армии, если исходить из советских норм снабжения, определявшихся Высшим армейским командованием. Но в сентябре 1941 г. начался очередной кризис в работе НКПС и всего тыла, который еще не был замечен, но станет наиболее ощутим в ноябре-декабре 1941 г.

Меры для преодоления кризиса в смысле реорганизации тыла и НКПС принимались с запозданием. Так, например, только 2 сентября 1941 г. были расформированы занимавшиеся военными перевозками и выгрузкой/разгрузкой воинских эшелонов управления корпусов, дивизии в вопросах транспортных перевозок стали подчиняться непосредственно командованиям армий (Хрулев, 2026). При каждой армии создавалась армейская база для лучшей организации поставки и хранения грузов. Но приведенные выше меры имели эффект для снабжения армии непосредственно на фронте, в тылу положение оставалось сложным. Поэтому в конце декабря 1941 г. вышло Постановление ГКО СССР № 1066с о создании Комитета по разгрузке (РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 17, л. 176). Смысл данной меры отражен в содержании этого документа: «1) Для разгрузки транзитных и всяких иных застрявших надолго грузов на железных дорогах образовать Комитет в составе: тт. Микоян (председатель), Косыгин, Каганович, Вознесенский и Хрулев. 2) Комитет разгрузки рассматривает вопросы о направлении каждой отдельной группы грузов с участием заинтересованных наркоматов и имеет право принимать окончательные решения. 3) В случае возникновения в ходе работы комитета вопросов эвакуации оборудования Комитет разгрузки обязан каждый раз ставить такие вопросы перед Государственным Комитетом Обороны. 4) Совет [по] эвакуации расформировать, а аппарат передать Комитету разгрузки» (РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 17, л. 176).

Наркомат обороны и Генеральный штаб Красной армии столкнулись с проблемой замедления движения эшелонов особо явственно на рубеже 1941–1942 гг., когда необходимо было обеспечить интенсивные перевозки войск для развития наступления к северо-западу от Москвы (ЦАМО РФ, ф. 204, оп. 89, д. 162, л. 291). Чтобы пропустить более 70 эшелонов из Ярославской и Вологодской областей с подготовленными для наступления резервными соединениями 3-й и 4-й ударных армий, требовалось на несколько дней остановить в районе Санково движение эшелонов с продовольствием и боеприпасами, что ставило под вопрос саму способность упомянутых выше армий провести наступление (ЦАМО РФ, ф. 204, оп. 89, д. 162, л. 291). Упоминается также большая нагрузка на ж. д. узел в районе Санково из-за эвакопоездов (ЦАМО РФ, ф. 204, оп. 89, д. 162, л. 291). В то время Служба военных сообщений (ВОСО) Северо-Западного фронта (СЗФ) с большим трудом справилась с поставленными задачами.

Нехватка вагонов из-за организационных сбоев в работе железных дорог имела место и в конце 1941 г. на фоне роста напряжения на транспортную сеть в результате перебросок войск на опасные направления. Например, 10 ноября 1941 г. штаб Южного фронта обратился к Генеральному штабу КА с просьбой решить вопрос с ускорением разгрузки ст. Валуйки, на которой к тому времени скопились 23 поезда (ЦАМО, ф. 229, оп. 161, д. 15, л. 73). Имела место также нехватка вагонов для переброски с Юго-Западного фронта на Южный фронт 216-й и 295-й сд, а также 3-й танковой бригады (тбр), трех артиллерийских полков (ап) и одного инжбата (ЦАМО, ф. 229, оп. 161, д. 15, л. 73), для всей этой группы частей КА требовались 1500 вагонов, из них 500 – крытых и 1000 – платформ (ЦАМО, ф. 229, оп. 161, д. 15, л. 73).

По некоторым пунктам снабжения в оборонительный период Битвы за Москву складывалась тяжелая ситуация. Например, В. М. Мельников (2009, с. 175) пишет в своем исследовании о таком положении с фуражом для конского состава, потери которого в конце осени 1941 г. достигли слишком больших масштабов по причине нехватки у НКПС подвижного состава для доставки фуража. В. М. Мельников приводит по этому поводу интересные сведения: «Положение с обеспечением конского состава сеном и фуражом было настолько серьезным, что Государственный Комитет Обороны был вынужден обсудить этот вопрос на своем заседании 20 ноября 1941 года. Однако его решения никак не повлияли на снабжение войск: принятое ГКО Постановление так и осталось нереализованным. В конце ноября – начале декабря 1941 года снабжение частей и соединений, сражавшихся у стен столицы, сеном и фуражом еще более ухудшилось» (2009, с. 175). То есть данный пример демонстрирует, что организационные мероприятия по улучшению работы тыла и НКПС в августе–сентябре 1941 г. существенных позитивных результатов не дали даже к декабрю того же года. Но, как затем пишет В. М. Мельников (2009, с. 176), проблема заключалась не только в недостатках работы НКПС, но и в том, что Государственный комитет обороны недооценил всю глубину кризиса со снабжением конского состава фронтов, оборонявших Москву, положение начало исправляться только в феврале 1942 г. за счет подачи сена из стратегических запасов.

Битва за Москву шла в условиях сложной логистики, так как вокруг Москвы не было построено ни одной обходной дороги, из пяти подходивших с востока к столице СССР железнодорожных направлений два отводилось под народно-хозяйственные грузы (Мельников, 2009, с. 134). При этом за всю Московскую битву железнодорожному узлу столицы потребовалось выгрузить 315 000 вагонов (Голушко, 1973, с. 31). Нельзя полностью согласиться с В. М. Мельниковым, что большое напряжение в это время создавала перевозка народно-хозяйственных грузов. В декабре 1941 г. доставка грузов экономического характера в Москву снизилась до критического минимума, о чем ярко свидетельствует ситуация с поставками угля в столицу.

В конце осени 1941 г. Москва стала получать минимум снабжения энергетическим сырьем. На исходе 1941 г. из-за роста выпуска военной продукции ежедневная норма поставок угля составила 6000 т для обеспечения работы только одной Каширской гидроэлектростанции (ГРЭС) (ГАРФ, ф. Р-5446, оп. 43а, д. 874, л. 1-3). Программа поставок угля во второй половине декабря 1941 г. в Москву была частично провалена, что поставило промышленность и коммунальное хозяйство города под угрозу остановки. Во многом проблема со снабжением Москвы топливом была вызвана децентрализацией управления и несогласованностью действий в данной сфере между структурами власти (например, часть предназначавшегося столице угля была отправлена по решению СНК и Наркомугля в другие города). В декабре 1941 г. вопрос со снабжением столицы энергосырьем берет под свой контроль Сталин после соответствующего обращения к нему руководства Москвы и Московской области. Из записки А. С. Щербакова (глава Москвы) на имя Сталина следует, что в Москве после начала войны даже не было установлено централизованного распределения топлива (ГАРФ, ф. Р-5446, оп. 43а, д. 874, л. 1-3).

Реакция на обращение А. С. Щербакова к Сталину последовала 13 января 1942 г. в форме решения СНК об организации завоза угля в Москву. Из соответствующего документа следует, что запасы донецкого (донбасского) угля в стране еще имелись, при этом понятно, что большинство шахт этого бассейна на то время не работало. Однако отгрузка угля для Москвы велась в недостаточных объемах. Большие запасы угля скопились и на подмосковных шахтах, многие из них тоже не работали либо работали не в полную мощность, но СНК считал, что оттуда в январе 1942 г. можно вывезти 70 000 т угля (ЦАГМ, ф. 150, оп. 24, д. 3, л. 12). Кроме того, была учреждена специальная комиссия, которая получила право определять нормы расхода топлива для каждого учреждения и предприятия Москвы. Однако 9 февраля 1942 г. А. С. Щербаков и В. П. Пронин снова обращаются в СНК СССР с просьбой вмешаться в вопрос поставок угля в Москву, так как в столице даже военное производство с большим трудом выполняло свои задачи из-за дефицита угля, а гражданская промышленность встала (Москва прифронтовая..., 2001, с. 310). Проблема полностью не была решена и к маю 1942 г., запасы угля оценивались властями Москвы как 23 тыс. т против 173,7 тыс. т на 1 января 1942 г. (Москва прифронтовая..., 2001, с. 311).

Проблемы с войсковыми перевозками сохранялись и в начале зимнего контрнаступления под Москвой, о чем в начале января 1942 г. писал А. В. Хрулев в одном из руководящих документов – Приказе с объявлением инструкции о порядке отправки частей и соединений, убывающих на фронт от 8 января 1942 г.: «До настоящего времени имеют место случаи убывтия войсковых частей и соединений на фронт, не подготовленных в хозяйственном отношении. Командиры частей и хозяйственники мало уделяют внимания вопросам своевременного приведения войскового хозяйства в состояние полной боевой готовности. Уходя, войска берут с собой лишнее и ненужное имущество, а затем бросают его. Нередко в пунктах стоянок оставляется без всякого присмотра ценное имущество. Материальное обеспечение людей и подразделений перед убытием на фронт не проверяется. Казарменные здания после ухода, как правило, никому не передаются, остаются в запущенном состоянии. Для упорядочения дела подготовки и отправления войсковых частей и соединений на фронт приказываю:

1. Ввести в действие объявляемую Инструкцию о порядке отправки частей и соединений, убывающих на фронт.
2. Командирам войсковых частей и соединений строго руководствоваться указаниями Инструкции, не допуская никаких отступлений от изложенных в ней требований.
3. Действие Инструкции распространить также на маршевые батальоны, роты и другие нештатные подразделения, отправляемые в действующую армию» (ЦАМО, ф. 4, оп. 12, д. 103, л. 12-13).

Имеются сведения, что затягивание советского наступления под Демянском в начале 1942 г. стало также следствием задержки НКПС подачи эшелонов с подкреплениями (ЦАМО, ф. 213, оп. 2002, д. 311, л. 85).

Помимо нехватки подвижного состава, которая даже в сентябре 1941 г. не была столь ощутима для воинских перевозок, имела место повышенная нагрузка на хозяйства станций, которые нередко не справлялись с разгрузочно-погрузочными работами, связанными с эшелонами военного назначения. Ярким примером тому служит организация приема и выгрузки 24-й танковой дивизии Северо-Западного фронта в начале июля 1941 г., когда службы станций не встречали эшелоны и не указывали мест разгрузки (ЦАМО, ф. 3444, оп. 1, д. 2, л. 112). Другой пример: штаб Южного фронта 6 сентября 1941 г. выражал крайнее недовольство в адрес ВОСО Южного фронта опозданиями с погрузкой и отправкой эшелонов (ЦАМО, ф. 228, оп. 701, д. 5, л. 66).

В другом документе мы также встречаем проблемы системы НКПС, связанные именно с инфраструктурой железных дорог: ВОСО Резервного фронта 11 августа 1941 г. сообщало, что на ст. Западная Вязьма не были разгружены 33 вагона с грузами снабжения войск, так как образовалось большое скопление вагонов на ст. Семлево (ЦАМО, ф. 219, оп. 679, д. 47, л. 6).

Если относительно летней кампании 1941 г. на Западном направлении мы редко встречаем сведения о плохом снабжении соединений РККА из-за именно сбоев в работе системы НКПС, то для конца 1941 г. такие факты становятся очевидными, несмотря на то что основной этап эвакуации населения и материальных ценностей в тыл подходил к концу. Например, 1 декабря 1941 г. командование 75-й кавалерийской дивизии (кд) сообщало, что неделю эта часть не получала продфураж из-за физического отсутствия поданных для этого плановых эшелонов (ЦАМО, ф. 3595, оп. 1, д. 20, л. 4).

Невыполнение графика отправки эшелонов для 44 армии Закавказского фронта в конце ноября 1941 г. привело к тому, что командование последнего инициировало расследования с целью поиска виновных (ЦАМО, ф. 216, оп. 1142, д. 2, л. 88-89). Похожая ситуация с погрузкой частей 40-й армии была 15 октября 1941 г. (ЦАМО, ф. 216, оп. 161, д. 52, л. 352).

Положение с подачей эшелонов для РККА усугублялось тем, что НКПС даже в конце 1941 г. сохранял большие полномочия в своих руках, они были явно большими, чем у ВОСО. Например, в начале октября 1941 г. органы НКПС не позаботились об обеспечении воинских перевозок для Брянского фронта порожняком (ЦАМО, ф. 202, оп. 5, д. 31, л. 93). Данная ситуация вызывала к жизни практику передачи целых железных дорог в ведение командований фронтов, как это случилось в конце 1941 г. с Ворошиловской и Орджоникидзевской железными дорогами, отчасти это было связано с плохой работой ж. д. участка в районе Махачкалы (ЦАМО, ф. 215, оп. 1185, д. 24, л. 11).

Эвакуация и нагрузка на систему НКПС

И. В. Быстрова охарактеризовала эвакуацию как «гигантский сдвиг промышленности на Восток... и перераспределение производственных мощностей в пользу восточных районов» (2006, с. 193), когда, по данным на январь 1942 г., было эвакуировано 1360 заводов оборонного характера.

Эвакуация в СССР в начале Великой Отечественной войны рассматривается как безальтернативный процесс именно в той форме, в которой она и осуществлялась. При этом не отрицается полная рациональность принятых ГКО соответствующих решений, которые, правда, принимались на фоне отсутствия предвоенных планов эвакуации промышленности (делались только попытки разработки таких планов, кроме Ленинграда, где имелся устаревший план эвакуации населения). Мобилизационный план НКПС эвакуацию таких количеств людей и материальных ценностей также не предусматривал.

У той модели эвакуации, которая сложилась во втором полугодии 1941 г., была альтернатива – вывоз в безопасные районы только населения, при этом мужчины призывного возраста подлежали в основном мобилизации непосредственно после появления на ближайших эвакуопунктах. Это сократило бы более чем вдвое потребность в подвижном составе для эвакуации. Промышленные предприятия можно было выводить из строя перед лицом захвата противником, это нередко практиковалось в период летней кампании 1941 г.

Советская промышленность была в состоянии выпускать более 10 000 металлорежущих станков за квартал, это могло компенсировать потери. Кроме того, ряд предприятий в восточных регионах могли самостоятельно изготавливать нужное им оборудование или осуществлять его сборку из имевшихся запчастей. Из западных регионов СССР было эвакуировано немало устаревших образцов станков и прочего оборудования.

Пример эвакуации из Молдавской ССР демонстрирует, что советская власть стремилась вывезти в первые недели Великой Отечественной войны практически все, что было возможно, нагрузка на железные дороги в условиях боевых действий (Молдавия оказалась 22 июня 1941 г. почти полностью прифронтовой республикой) почти не учитывалась, и времени на согласования этого вопроса с органами НКПС и Наркомата обороны (НКО) часто не было. Для вывоза только имущества (в основном сельскохозяйственного, включая зерно) с 22 июня по 5 июля 1941 г. из Молдавской ССР потребовались 3050 вагонов (ЦАМО, ф. 904, оп. 1, д. 9, л. 54), что эквивалентно приблизительно 160 воинским эшелонам.

В другом документе мы читаем, что Южный фронт уже в первые дни Великой Отечественной войны стал испытывать сложности с транспортировкой своих частей из-за нехватки подвижного состава. Например, по данным на 11 июля 1941 г., из-за данного фактора задерживалась перевозка 3-го воздушно-десантного корпуса (3 ВГК) в районе Одессы (ЦАМО, ф. 228, оп. 701, д. 98, л. 17). Из документов следует, что на данном направлении у военных на счету был буквально каждый вагон. По мнению начальника Генерального штаба Красной армии Г. К. Жукова, своевременная переброска 3-го ВГК имела важное стратегическое значение (ЦАМО, ф. 228, оп. 701, д. 98, л. 16).

Всего в европейской части СССР находилось 31850 предприятий (Нефедова, 2020, с. 33) только городской промышленности, много производственных мощностей имелось в селах. Разумеется, эвакуировать такое количество промышленных объектов не представлялось возможным в тех условиях. Вывозились в первую очередь заводы оборонных наркоматов.

10 июля 1941 г. И. В. Сталин категорически запретил проводить мероприятия по уничтожению ценного имущества в полосе 100-150 км от линии фронта, так как это деморализовало бы население. Эвакуацию и уничтожение имущества в этой связи главой Советского Союза предписывалось осуществлять только при наличии вражеских войск в непосредственной близости от населенных пунктов (РГАСПИ, ф. 558, оп. 11, д. 59, л. 11).

Н. С. Хрущев 10 июля 1941 г. фактически обвиняется Сталиным в паникерстве, население должно было, по мнению главы Советского Союза, оставаться на месте до последнего момента, в отличие от заводов, которые требовалось вывозить заранее (РГАСПИ, ф. 558, оп. 11, д. 59, л. 15). Надо отметить особо, что данная дискуссия между И. В. Сталиным и Н. С. Хрущевым возникла из-за плана отвода соединений РККА за Днепр южнее Киева. Впоследствии начальник Генерального штаба Г. К. Жуков будет рекомендовать сделать то же самое и относительно Киева. Таким образом, решения по эвакуации, как показывает этот пример, принимались не только на основе рационального выбора, но также и на базе большевистских представлений о методах ведения войны, среди которых было не отдавать противнику ничего из имущества и не создавать в тылу паникерских настроений.

Как было замечено властями в конце июня 1941 г., эвакуация стала приобретать в ряде случаев неорганизованный характер. Связано это отчасти с тем, что под перемещение населения был предназначен только ж. д. транспорт, при этом планы эвакуации между ведомствами не всегда согласовывались. В начале июля работники Моссовета заметили, что речной транспорт не загружен для перевозки пассажиров. В этой связи предлагалось для эвакуации населения применять мощности речных пароходств. Кроме того, в сложной ситуации в аспекте снабжения сырьем оказались предприятия промышленности местного и республиканского подчинения. В этой связи директора некоторых предприятий Москвы начали делать в первых числах июля 1941 г. фактически вынужденные увольнения работников, многие из них выезжали своим ходом из Москвы, вокзалы последней стали переполненными, отмечалось наступление хаоса в сфере пассажирских ж. д. перевозок (РГАСПИ, ф. 17, оп. 121, д. 120, л. 2-5).

Нагрузка на ж. д. транспорт была значительной, и НКПС не всегда справлялся с задачами по эвакуации. Н. В. Ковалев пишет по этому поводу: «Не всегда проходила успешно эвакуация даже таких важных и ценных продовольственных грузов, как хлеб и сахар. В справке, составленной Контрольной группой НКПС для наркома путей сообщения 29 июля 1941 г., отмечалось, что вывоз хлеба с прифронтовых дорог поставлен неудовлетворительно. При плане вывоза в июле 26 910 вагонов за 27 дней вывезено лишь 20 224 вагона. Причина этого крылась в нехватке порожних вагонов (в том числе из-за использования военным командованием для погрузки спецгрузов порожняка, предназначавшегося под хлеб), в отказе клиентуры от перевозки хлеба в открытых вагонах, в малых фронтах погрузки, а на ряде дорог – в повреждении пути и средств связи вражеской авиацией (особенно на Одесской дороге, где из-за этого из 9526 запланированных вагонов было погружено только 4494). Отсутствие связи, как отмечалось в справке от 21 июля, мешало руководству Винницкой и Одесской дорог и Грузовому управлению НКПС выяснить положение дел с погрузкой на некоторых отделениях» (1981, с. 201-202). Часто было невозможно спланировать заранее количество прибывающих на эвакуопункт лиц, это создавало сложности с обеспечением людей продовольствием и медицинской помощью непосредственно на ж. д. станциях (Потемкина, 2016, с. 22).

СНК СССР признавал, что эвакуация проходит не совсем удачно. В этой связи И. В. Ковалев приводит интересный факт: «ЦК ВКП(б) указал на необходимость наведения порядка в эвакуационных перевозках. Во исполнение этого указания член Политбюро ЦК ВКП(б) А. А. Андреев созвал 1 июля 1941 г. совещание,

на котором было решено подключить к эвакуации органы ВОСО и железнодорожные войска. Правда, объем работы у органов ВОСО теперь возрос в два раза, но зато и результаты сказались быстро. Благодаря тому что оборудование эвакуируемых предприятий шло эшелонами, за продвижением которых воеводцы следили как за воинскими эшелонами, исключалась опасность расформирования составов в пути и разъединения оборудования. А значит, оно поступало на место комплектно, что позволяло сразу же пускать его в дело» (1981, с. 38).

Положение с простоями составов с грузами на отдельных станциях было удручающим. Например, прибывшие в Оренбург 1 декабря 1941 г. 3 вагона были разгружены только 12 декабря 1941 г. В то же время в Ярославле были выявлены 204 вагона, которые простаивали свыше 10 суток, из которых 7 вагонов оставались неразгруженными свыше 100 суток (Коледенков, 1942, с. 47). На Ярославской железной дороге в основном были выявлены вагоны с товарами народного потребления и тканями (Коледенков, 1942, с. 47). Речь шла, скорее всего, преимущественно о вагонах с эвакуогрузами. Резкое увеличение нагрузки на железные дороги, в том числе из-за эвакуации населения и материальных ценностей, привело к тому, что на некоторых ж. д. дорогах возросла себестоимость перевозок. Но за финансовыми затратами всегда стоят материальные. Например, на дороге им. Л. М. Кагановича перерасход условного топлива составил 6034 т в 1941 г. (Коледенков, 1942, с. 49). Слишком большая подача составов привела в условиях мобилизации мужчин-работников станций к длительным простоям, по той же дороге им. Л. М. Кагановича количество простоев возросло на 48% по отношению к 1940 г. (Коледенков, 1942, с. 49).

Надо отметить, что для населения не были созданы заранее запасы продовольствия в районах, куда оно эвакуировалось, это вынуждало отправлять составы с эвакуантским населением далеко на Восток, где, как предполагалось, можно было найти продовольствие и жилье, но данная ситуация вела к дополнительной нагрузке на систему НКПС. Отказ от тотальной эвакуации и замена ее эвакуацией в основном населения и отдельных приоритетных оборонных предприятий позволяли обеспечить воинские перевозки намного большим количеством вагонов, это повысило бы эффективность боевой работы соединений Красной армии, особенно во время Битвы за Москву.

Заклучение

НКПС во втором полугодии 1941 г. в целом смог положительно решить вопросы со снабжением Вооруженных сил СССР, но с большими недостатками и сбоем в работе. Последнее было связано с недостаточной проработкой плана мобилизации подвижного состава, а также с тем, что в мобилизационных планах отсутствовали вопросы, связанные с эвакуацией.

Если говорить о кризисных процессах в работе НКПС во втором полугодии 1941 г., то здесь стоит отметить такой фактор, как слабая отлаженность работы обратной связи между НКПС и ГКО, а также между НКПС и властями областей и краев. Но воинские перевозки по-прежнему не осуществлялись на должном уровне.

Принятая ГКО модель эвакуации населения и материальных ценностей определялась не только экономическим рациональным выбором, но и чисто политическими и пропагандистскими соображениями. Эвакуация отобрала у ВС СССР значительную часть подвижного состава, это усложнило для РККА выполнение задач. Выявлено, что неудачи красноармейских соединений в операциях под Витебском и Демянском в начале Великой Отечественной войны во многом объяснимы сбоем в работе железных дорог и элементарно нехваткой подвижного состава.

Перспективы исследования сводятся к тому, что его результаты могут быть отражены в научно-методической литературе по Новейшей истории России в разделе, посвященном тылу Советского Союза в годы Великой Отечественной войны.

Материалы исследования | Research materials

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-5446. Оп. 43а.
2. Москва прифронтовая. 1941-1942: архив. док. и материалы / сост. М. М. Горинов и др. М.: Мосгорархив; Московские учебники, 2001.
3. Органы государственной безопасности СССР в Великой Отечественной войне: сб. док. / сост. В. П. Ямпольский. М.: Русь, 2000. Т. 2. Кн. 1. Начало. 22 июня – 31 августа 1941 г.
4. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 121.
5. РГАСПИ. Ф. 558. Оп. 11.
6. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1.
7. Хрулев А. В. Записки интенданта. 2026. <https://general-khrulev.com/notes-intendant/>
8. Центральный архив города Москвы (ЦАГМ). Ф. 150. Оп. 24.
9. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. 2. Оп. 795437.
10. ЦАМО РФ. Ф. 4. Оп. 12.
11. ЦАМО РФ. Ф. 67. Оп. 12022.
12. ЦАМО РФ. Ф. 202. Оп. 5.
13. ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89.

14. ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 8686сс.
15. ЦАМО РФ. Ф. 213. Оп. 2002.
16. ЦАМО РФ. Ф. 215. Оп. 1185.
17. ЦАМО РФ. Ф. 216. Оп. 1142.
18. ЦАМО РФ. Ф. 219. Оп. 679.
19. ЦАМО РФ. Ф. 228. Оп. 701.
20. ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 161.
21. ЦАМО РФ. Ф. 376. Оп. 10803.
22. ЦАМО РФ. Ф. 904. Оп. 1.
23. ЦАМО РФ. Ф. 3444. Оп. 1.
24. ЦАМО РФ. Ф. 3595. Оп. 1.

Источники | References

1. Быстрова И. В. Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930-1980-е гг.). М.: ИРИ РАН, 2006.
2. Голушко И. Тыл Советских Вооруженных Сил в первом периоде Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. 1973. № 10.
3. Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). М.: Наука, 1981.
4. Коледенков С. Мобилизуем финансовые ресурсы транспорта // Железнодорожный транспорт. 1942. № 2-3.
5. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР, 1941-1945. М.: Наука, 1988.
6. Мельников В. М. Тыловое обеспечение войск в Московской битве. М.: Патриот, 2009.
7. Нефедова М. Н. Ярославская и Северная железные дороги – транспортный коридор тыла (1941-1945) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2020. № 1.
8. Попов Г. Г. Новые подходы к оценке ВВП СССР в период Великой Отечественной войны // Журнал институциональных исследований. 2021. Т. 13. № 2. <https://doi.org/10.17835/2076-6297.2021.13.2.053-067>
9. Потемкина М. Н. «Выковыренные»: личностное восприятие эвакуации в годы Великой Отечественной войны: монография. Магнитогорск: Изд-во Магнитогорск. гос. техн. ун-та им. Г. И. Носова, 2016.
10. Потемкина М. Н. Советский опыт управления эвакуантами в 1941-1942 гг.: от сверхцентрализации к местной инициативе // Новейшая история России. 2023. Т. 13. № 1. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.102>
11. Потемкина М. Н. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны: люди и судьбы: монография. Магнитогорск: МаГУ, 2002.

Информация об авторах | Author information



Райзман Валерия Владимировна¹

¹ Военный университет им. князя Александра Невского Министерства обороны Российской Федерации, г. Москва



Valeria Vladimirovna Raisman¹

¹ Prince Alexander Nevsky Military University of the Ministry of Defense of the Russian Federation, Moscow

¹ nk.er77@ya.ru

Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 07.05.2026; опубликовано online (published online): 06.08.2026.

Ключевые слова (keywords): Наркомат путей сообщения; Великая Отечественная война; железнодорожный транспорт СССР; тыл Красной армии; People's Commissariat of Railways; Great Patriotic War; railway transport of the USSR; rear of the Red Army.