

РОЛЬ ТРАССИБА ДЛЯ МОБИЛИЗАЦИИ РЕСУРСОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945 гг.)

А.А. Тимофеев

Посвящается победителям-участникам Великой Отечественной войны

В статье рассматривается стратегическая цель строительства Великой Сибирской магистрали, изучен комплекс проблем и состояние железных дорог СССР во время Великой Отечественной войны, и в частности Транссибирской железной дороги. Исследован процесс мобилизации ресурсов для ведения войны.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Транссиб, железные дороги, Россия, СССР.

Стратегическое значение Транссиба было актуально со времени его строительства. Для многих государств создание индустриальных транспортных коридоров – это еще перспектива, в то время как в России Транссибирский коридор – пример идеально выстроенной транспортной схемы. Транссиб влияет не только на геополитический аспект развития территорий, но и оборону государства, в которой ведущую роль также играют

транспортные коммуникации. Развитие этой мощной магистрали, увеличение транзитных перевозок, укрепление ее как ведущего индустриального коридора должно стать для России приоритетным транспортным направлением начала XXI века.

Именно Транссиб является ключевым и безальтернативным, экономически выгодным средством обеспечения транзита, стратегического маневра силами и средствами между Дальним Востоком, Сибирью и Европейской частью РФ. Именно через Транссиб связываются воедино элементы единых и нераздельных по сути, но пространственно распределенных производственных комплексов, создававшихся в СССР в Сибири в рамках концепции территориально-производственных комплексов.

По мнению П.Н. Савицкого – идеолога евразийства, континентальность России и ее отличие от океанических цивилизаций в том, что по отношению к России-Евразии все остальные земли и государства континента являются прибрежными. Евразия – это континент, океан, «особый внутреннеконтинентальный мир». Окраины России и Евразии обращены во многом к соучастию в океаническом хозяйстве. Континентальный климат Евразии объективно не дает России возможности стать равноправным партнером мирового экономического хозяйства. Страна может реально превратиться в «задворки мирового хозяйства», поскольку континентальные страны в силу больших расстояний, отдаленности их от мирового океана находятся в невыгодных условиях. Преодолеть эти невыгодные условия можно только при создании автаркической экономики и организации экономического обмена с окружающими этносами. Будущее России-Евразии не в «обезьяньем копировании» «океанической» политики других, во многом к России не приложимой, но в осознании «континентальности» и в приспособлении к ней. Большие расстояния определяют экономическое единство России-Евразии [1, с. 295, 418]. Кто владеет Сибирью, Дальним Востоком, тот господствует в Евразии [2, с. 95].

«Сухопутный массив» Евразия-Россия, организованный как эшелонированная силовая база, в новых условиях мог стать основой обретения невиданной прежде мощи России. Вся логика исторического развития России подводила к тому, что для укрепления своих политических и экономических позиций в мире, страна была вынуждена усилить импульсы внутренней экономической самоорганизации с опорой на могучий ресурсный потенциал своего «хатрлэнда» (Урал, Сибирь и Дальний Восток).

В конце XIX в., по подсчетам военных, в случае возникновения напряженности на Дальнем Востоке, при отсутствии железной дороги, на перевозку одной дивизии войск с Волги до Владивостока потребуется около 3 ½ месяцев. Ввиду разных случайностей, например недостаточности судов на рр. Шилке, Амуре и Уссури, и неурегулированного плавания по ним, этот промежуток времени, окажется на деле гораздо более значитель-

ным. После закрытия навигации по рекам, время перевозки войск возрастает до 7 месяцев [3, с. 276]. При наличии сплошной железной дороги было достаточно 20 дней, чтобы русские войска из Средней России были перебросены во Владивосток [3, с. 276].

Стимулируя развитие межрегиональных экономических связей и создавая новые возможности для них, железные дороги превращались в важнейший фактор усиления политического присутствия России в Сибири и на Дальнем Востоке. Особое значение, согласно изложенной выше геополитической концепции, приобретает значение магистральных путей сообщения Европейской России с относительно изолированными восточными окраинами империи, прежде всего строительство Транссибирского железнодорожного пути, превращавшего страну в единое неразделимое экономическое целое.

Таким образом, в правительстве и русской общественной мысли, обоснование идеи строительства Транссиба было признано необходимым для России и решало стратегические, экономические, социальные и культурные проблемы. Император одобрил 17 марта 1891 г. строительство Великого Сибирского рельсового пути за казенный счет и приказал приступить к изысканиям направления и к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги за счет казны и непосредственным распоряжением Правительства. Высочайшим рескриптом поручено Наследнику престола, Цесаревичу Николаю Александровичу заложить первый камень в строительство Уссурийского участка Великого Сибирского Пути [4, л. 48].

В 1904–1905 гг., во время русско-японской войны, наличие Сибирской железнодорожной магистрали позволило быстро перебросить войска из Центральной России на Дальний Восток за короткий промежуток времени. За время войны на театр военных действий было перевезено более 800 000 солдат, а также военные грузы, а обратно, с Дальнего Востока вывозили раненых. Вдоль Транссиба в городах, обладавших к тому времени необходимой инфраструктурой, благодаря наличию железной дороги, развертывались военные госпитали (например, в Челябинске) [5, с. 243]. Транссиб приобрел поистине стратегическое значение. Без наличия Сибирской железной дороги, война с Японией просто не имела бы никаких перспектив, и последствия войны могли бы быть еще более катастрофичными для России.

После поражения в войне с Японией и потери Южной Манчжурии, а вместе с тем и участка КВЖД, возникла необходимость продолжения Уссурийской ветки Транссиба по территории России, которая начала строиться в 1908 г. и к 1915 г. строительство было окончено. После введения в строй моста через р. Амур в 1916 г. Транссибирская магистраль окончательно связала Дальний Восток с Европейской Россией. Таким образом, военно-стратегическая цель введения в строй Транссиба для Российской империи была выполнена.

К началу Первой мировой войны, Транссиб функционировал уже в полном объеме, и из Сибири на запад доставлялись войска и стратегические материалы. Трудное положение сложилось на транспорте, начался транспортный голод. С началом войны железные дороги оказались забиты военными грузами, эшелонами с солдатами, пушками, снарядами и т.д., так что для хозяйственных грузов не оставалось подвижного состава. Особенно перегружены были дороги к морским Портам. Балтийское и Черное моря были закрыты для России: там хозяйничали немцы. Связь с союзниками осуществлялась только через Владивосток и Архангельск. Порты были забиты грузами.

В России военно-промышленный потенциал был относительно слабым, потому что слабо было развито машиностроение: большинство станков для военной промышленности приходилось импортировать. Основные железнодорожные линии оказались к западу от Москвы. На весь восток европейской части России и на всю ее азиатскую часть приходилась малая доля железных дорог. В условиях войны, эксплуатация и значение Транссиба чрезвычайно возросли.

Великая Отечественная война явилась страшным испытанием для всего советского народа, для экономики страны, для железных дорог, в частности Транссиба. Быстрое продвижение Вермахта в западные регионы страны, создало чрезвычайно сложные условия для обороны. Необходимо было быстро вывезти людей, заводы в безопасные восточные регионы СССР.

Для работы по перебазированию промышленности из регионов, которые находились под угрозой оккупации, 24 июня 1941 г. при СНК СССР был создан Совет по эвакуации (возглавлял Л.М. Каганович, а с 16 июля 1941 г. – Н.М. Шверник). В состав Совета по эвакуации вошли представители СНК СССР и СНК РСФСР, Госплана СССР и наркоматов. 27 июля 1941 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли совместное постановление «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества». Совет по эвакуации организовывал эвакуацию промышленных предприятий, контролировал движение железнодорожных составов, а также принимал активное участие в создании промышленной базы на востоке страны.

В тыловые районы было вывезено железнодорожным транспортом более 10 млн. человек, водным – более 2 млн человек [6, с. 219]. 26 декабря 1941 г., когда предприятия были перевезены из прифронтовых районов, Совет был ликвидирован. Для ускорения продвижения эвакуированных предприятий к месту назначения был создан Комитет по разгрузке транзитных и других грузов, председателем которого был назначен А.И. Микоян. Из прифронтовой полосы во второй половине 1941 г. на восток было вывезено 1 523 крупных и средних промышленных предприятий, в том числе 1 360 заводов и фабрик военного или двойного назначения. Эвакуа-

ционные перевозки потребовали 1,5 млн вагонов или 30 тыс. поездов [6, с. 219]. Это было перемещением огромной индустриальной базы на тысячи километров, нередко в необжитые места.

Восстановление эвакуированных в Сибирь предприятий создавало дополнительные предпосылки для быстрого роста военного производства, что привело к резкому увеличению объемов капитального строительства. Промышленность Урала и Сибири наращивала мощности и увеличивала выпуск продукции для фронта. Поэтому уже в первый период войны, намного возросла грузонапряженность железных дорог Транссибирской магистрали.

После того, как западные районы Советского Союза попали под оккупацию, магистрали Урала приобрели жизненно важное значение. Урал в короткий срок был превращен в грозный арсенал страны, а его железнодорожная магистраль стала надежным звеном, связующим тыл с фронтом. Нагрузка на транспорт увеличилась сразу и неизмеримо. Хлынул непрерывный встречный поток войск, военной техники и боеприпасов на запад, оборудования, имущества и людей эвакуированных заводов – на восток. На Урал во время войны было эвакуировано 667 предприятий. И еще 332 предприятия, минуя Урал, по Транссибу, отправились дальше, в Сибирь. Например, брянский машиностроительный завод «Красный Профинтерн» уехал в Красноярск в 7 750 вагонах [7, с. 310].

По приказу Наркомата путей сообщения 24 июня 1941 г. вводился особый воинский график движения поездов. Смысл этой меры заключался в том, чтобы, даже ничего не меняя в техническом оснащении дороги, пропускать через нее гораздо большее количество оборонных грузов. Прежде всего, сократили до минимума количество пассажирских поездов дальнего и пригородного сообщения. Унифицировали размеры грузовых составов, время их прохождения по перегонам и остановок по техническим нуждам, исключили обгон – и поезда пошли сплошным потоком, заполнив до предела магистральные линии. Железнодорожные диспетчеры разработали целый комплекс мероприятий, направленных на быстрое продвижение поездов: путем перенесения части работы сортировочных станций на промежуточные; сдваивания составов и применения толкачей на отдельных участках с трудным профилем; организации скоростных рейсов и рейсов без дополнительного набора воды; подачи вагонов под выгрузку на завод с ходу. Для обеспечения пропускной способности дороги были проведены большие работы по развитию железнодорожных узлов и станций, построены новые грузовые станции по обслуживанию новых заводов. Так, Челябинский железнодорожный узел стал грузить в 1943 г. в 2 раза, а в 1945 г. в 2,5 раза больше, чем в 1940 г. [7, с. 314]. Многие машинисты водили тяжеловесы по 4 500–5 000 тонн, при норме 2 100 тонн. Только в 1943 г. железнодорожники ЮУЖД провели 9 000 тяжеловесных составов и перевезли около 7 млн. тонн грузов [7, с. 318].

Неоценима роль Транссиба в битве под Москвой осенью 1941 г. Еще в июле и августе с Дальнего Востока на западные фронты было переброшено несколько стрелковых бригад. Но это была очень малая часть сил ДВФ. Сталин очень опасался войны на два фронта, а по данным советской разведки, численность и вооружение Квантунской армии непрерывно увеличивались. К отправке в Маньчжурию готовились и несколько тысяч опытных железнодорожников, а, это означало лишь одно – японские войска готовятся взять под свой контроль Транссибирскую магистраль.

Новое наступление немецких войск на Москву встретило ожесточенное сопротивление, однако на многих участках фронта немцам удалось прорвать фронт и продвинуться далеко на восток. Многие из советских дивизий были окружены под Вязьмой. Дорогу на Москву прикрывали плохо вооруженные и наспех собранные части, а также несколько дивизий народного ополчения. В середине октября началась эвакуация Москвы, которая не всегда проходила организованно. Большая часть министерств и ведомств переводилась в город Куйбышев на Волгу. Хотя от Рихарда Зорге из Токио приходили сведения о том, что Япония пока не собирается нападать на СССР, все могло измениться в случае падения Москвы. В составе Западного фронта уже воевали дивизии, переброшенные сюда с Урала, из Западной Сибири, Средней Азии и Казахстана. Но многие из них понесли существенные потери. А между тем на Дальнем Востоке находились десятки боеспособных дивизий и большое число боевой техники.

Мысли о переброске частей ДВФ на западные фронты возникли не только в Москве, но и на Дальнем Востоке. Многие офицеры-дальневосточники просили отправить их в действующую армию. 10 октября 1941 года первый секретарь Хабаровского крайкома ВКП(б) Г.А. Барков отправил Сталину большое письмо с предложением немедленно перебросить для обороны Москвы не менее десяти дивизий из состава ДВФ.

Еще до получения этого письма Сталин вызвал в Москву командующего ДВФ И.Р. Апанасенко, а также командующего Тихоокеанским флотом И.С. Юмашева и первого секретаря Приморского крайкома ВКП(б) Н.М. Пегова. Их встреча состоялась в кабинете Сталина в Кремле 12 октября. Беседа была долгой, но решений в этот день не было принято. Однако обстановка под Москвой продолжала ухудшаться, и всего через несколько дней Сталин позвонил И.Р. Апанасенко и спросил, сколько дивизий он смог бы перебросить на запад в конце октября и в ноябре. И.Р. Апанасенко ответил, что могут быть переброшены до двадцати стрелковых дивизий и семь-восемь танковых соединений, если, конечно, железнодорожные службы смогут предоставить необходимое количество составов [8].

Переброска войск с Дальнего Востока началась почти немедленно и проходила под личным контролем И.Р. Апанасенко. Генерал А.П. Белобо-

родов, командовавший тогда одной из уходящих на Запад дивизий, писал позднее в своих воспоминаниях: «Железнодорожники открыли нам зеленую улицу. На узловых станциях мы стояли не более пяти-семи минут. Отцепят один паровоз, прицепят другой, заправленный водой и углем, – и снова вперед! Точный график, жесткий контроль. В результате все тридцать шесть эшелонов дивизии пересекли страну с востока на запад со скоростью курьерских поездов. Последний эшелон вышел из-под Владивостока 17 октября, а 28 октября наши части уже выгружались в Подмоскowie, в г. Истре и ближайших к нему станциях» [8]. В ноябре дальневосточные дивизии уже вели оборонительные бои под Москвой или готовились к наступлению, начавшемуся 6 декабря. Без этих свежих и хорошо подготовленных дивизий выиграть битву под Москвой в декабре 1941 года было бы, вероятнее всего, невозможно.

В течение всей войны союзники СССР по антигитлеровской коалиции вели поставки по ленд-лизу нашей стране, были поставлены сотни тысяч тонн грузов. В СССР было поставлено более 12 тыс. танков, более 18 тыс. самолетов, более 80 тыс. артиллерийских и зенитных систем, 480 тыс. автомобилей, более 240 тыс. тонн бензина, 318 тыс. тонн взрывчатых веществ, 328 тыс. тонн алюминия, 387 тыс. тонн мед, более 620 тыс. тонн железнодорожных рельсов, 1 900 паровозов, более 11 тыс. вагонов. Поставлялись станки, оборудование, сырье для промышленности и многое другое [9].

В начальный период войны западные районы СССР попали под оккупацию. На оккупированной территории находилось 47 % посевных площадей, 45 % поголовья скота, 38 % валовой продукции зерна. Из 11 400 предприятий Наркомпищепрома СССР около 5 500 также оказались в зоне оккупации [10, с. 25]. Поставки продовольствия, по ленд-лизу в значительной мере снижали продовольственную проблему для населения СССР.

Ленд-лизовские грузы попадали в СССР пятью маршрутами: посредством арктических конвоев в Мурманск, по Черному морю, через Иран, через дальний Восток и через советскую Арктику. Однако наиболее безопасным и удобным маршрутом являлся тихоокеанский путь на Дальний Восток и далее по Транссибу. Реконструкция Транссиба позволила пропустить в 1941–1943 гг. из портов Дальнего Востока в центральные и прифронтовые районы 4 млн 159 тыс. т груза по ленд-лизу [9]. Роль Транссибирской магистрали в транзите поставок по ленд-лизу огромна (46 % от общего объема поставок).

За годы Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт осуществил перевозку воинских грузов в объеме 19,7 млн вагонов, из них 55,2 % оперативных и 44,8 % снабженческих [11]. Большая доля этих перевозок приходилась на Транссиб, главную транспортную стратегическую дорогу СССР.

Задачи, стоявшие перед Транссибом в период Великой Отечественной войны, были выполнены. История еще не знала примеров бесперебойных перевозок в столь тяжелейших условиях и в таких огромных объемах. Транссиб являлся ключевым и безальтернативным средством обеспечения транзита, стратегического маневра силами и средствами между Дальним Востоком, Сибирью и европейской частью СССР. Значение и вклад в победу в Великой Отечественной войне и роль Транссибирской железнодорожной магистрали в этой войне неоспорима: в эвакуации людей из западных регионов страны в тыл, предприятий на восток страны, перевозка грузов с Дальнего Востока по ленд-лизу, воинских перевозок в течение всей войны, прежде всего переброска войск с Дальнего Востока под Москву в самый тяжелый период в начале Великой Отечественной войны.

Библиографический список

1. Савицкий, П.Н. Континент Евразия / П.Н. Савицкий. – М.: Аграф, 1997. – 461 с.
2. Макродинамика: Закономерности геополитических, социальных и культурных изменений / под ред. Н.С. Розова. – Новосибирск: Наука, 2002. – 468 с.
3. Торгово-промышленная Россия с Великим Сибирским путем и водными сообщениями Российской империи на 1914 г. – СПб.: Тип. «Север», 1908. – 207 с.
4. РГИА. – Ф. 1273. – Оп. 1. – Д. 85.
5. Теплоухов, К.Н. Челябинские хроники: 1899–1924 гг. / К.Н. Теплоухов. – Челябинск: Центр историко-культурного наследия, 2001. – 512 с.
6. Великая Отечественная война. 1941 год: исследования, документы, комментарии / отв. ред. В.С. Христофоров. – М.: Изд-во Главного архивного управления Москвы, 2011. – 756 с.
7. Уральский исток Транссиба: история Южно-Уральской железной дороги / ред.-сост. А.А. Казаков. – Челябинск: Автограф, 2009. – 656 с.
8. Медведев, Р.А. Иосиф Сталин и Иосиф Апанасенко [Электронный ресурс] / Р.А. Медведев // Наш современник. – 2003. – № 8. – URL: <http://www.nashsovremennik.ru>.
9. Широкоград, А.Б. Дальневосточный финал [Электронный ресурс] / А.Б. Широкоград. – М.: АСТ: Транзит-книга, 2005. – 424 с. – URL: <http://statehistory.ru/35/Lend-liz--Mify-i-reality/>.
10. Будников, Ю.И. Изыскание дополнительных источников продовольственного снабжения рабочих и служащих Урала в годы Великой Отечественной войны / Ю.И. Будников // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия «Социально-гуманитарные науки». – 2014. – № 4. – Т. 14. – С. 25–28.
11. Советская экономика в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. [Электронный ресурс]. – М.: Изд-во «Наука», 1970. – URL: <http://coo-lib.com/b/265609/read/>.

[К содержанию](#)