

## **«Документальное наследие истории Великой Отечественной войны: особенности формирования и направления использования»**

А.С. Сенин, проф. кафедры истории государственных учреждений и общественных организаций ИАИ РГГУ

### ***«Книга И. В. Ковалева как источник по истории железнодорожного транспорта в предвоенные годы».***

Книга И. В. Ковалева «Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.)» представляет собой особый жанр в отечественной историографии. По наличию научно-справочного аппарата можно говорить о научном характере издания. По содержанию повсеместно видно, что книга написана очевидцем и участником, часто содержит элементы воспоминаний. Автор книги, Иван Владимирович Ковалев, советский государственный и военный деятель, генерал-лейтенант, доктор военных наук, профессор. С 1935 г. служил в Народном комиссариате путей сообщения, занимая различные административные должности. В 1940-1941 гг. был начальником управления дорог Северо-Западного участка, то есть лично хорошо знал об их готовности к работе в военное время. С июня 1941 г. возглавлял Центральное управление военных сообщений РККА и одновременно был заместителем народного комиссара путей сообщения. С 1942 г. входил в состав Транспортного комитета при Государственном Комитете Обороны. В 1944 г. он был назначен народным комиссаром путей сообщения.

Каким было состояние транспорта, по свидетельству И. В. Ковалева? В предвоенные годы продолжалось железнодорожное строительство. За 1938-1940 гг. было введено в эксплуатацию 3762 км новых линий. Было проложено 9100 км вторых путей, реконструировано почти 3900 км железнодорожного пути (замена песчаного балласта щебеночным, укладка рельс тяжелого типа и др.). Усиление верхнего строения пути дало возможность пустить в эксплуатацию более мощные локомотивы и вагоны повышенной грузоподъемности. В то же время железнодорожники столкнулись с многочисленными проблемами. Удельный вес двухпутных и многопутных участков составлял менее 30% эксплуатационной длины железных дорог. Густота железнодорожной сети была значительно ниже, например, Германии. Многие наши магистрали работали с перегрузкой или обладали малым запасом пропускной способности. Протяженность станционных путей значительно отставала от прироста объема перевозок. Новые железнодорожные линии строились преимущественно на востоке страны – за Уралом, в Кузнецком бассейне, на Алтае, в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке.

После вхождения в состав СССР в 1939 г. Западной Белоруссии и Западной Украины железнодорожная сеть расширилась за счет значительного количества путей

с западноевропейской колеей 1435 мм с разношерстным подвижным составом: паровозы 120 серий, пассажирские вагоны 129 типов, грузовые вагоны 60 типов. Рельсы и подвижной состав были изношены. Средний возраст вагонов был не ниже 23 лет, в основном иностранной постройки. Средства механизации на станциях и ремонтная база развиты слабо, большинство стрелок имело ручное управление. Чтобы привести эту сеть дорог в соответствие с требованиями железных дорог СССР нужна была огромная по тем временам и возможностям сумма в 10 млрд. рублей и несколько лет работы. Решение о перешивке колеи было принято только в конце 1940 г. На запад были переброшены части Особого железнодорожного корпуса. К марту 1941 г. завезли большое количество рельс, шпал и других материалов. Но к началу войны реконструировать приграничную железнодорожную сеть БССР и УССР уже не представлялось возможным<sup>1</sup>.

Строительство Беломорско-Балтийского канала и канала Москва-Волга позволило начать формирование единой внутренней глубоководной системы, связав водным путем Балтийское, Белое и Каспийское моря. Были созданы новые речные порты в Москве, Горьком, Сталинграде, Киеве, Днепропетровске, Омске и других приречных городах. 46,2% погрузочно-разгрузочных работ было механизировано. Речной флот пополнился новыми судами. Но, по словам Киселева, количество судов, их совокупная мощность и грузоподъемность в 1940 г. не достигла уровня 1913 г. Две трети самоходного и более половины несамоходного (баржи) флота приходилось на долю судов, построенных еще в дореволюционной России. Развитию речного флота препятствовали естественные географические особенности страны: разобщенность многих речных бассейнов между собой, меридиальное направление основных судоходных рек, не совпадающее с наиболее мощными грузовыми потоками, краткость навигационного периода. Абсолютное большинство причалов не имели механизмов и площадок для работы с тяжеловесными грузами, следовательно, не могли перегружать танки, артиллерию и другую военную технику. В связи с большой разнотипностью судов оборудование их для перевозки военных грузов требовало больших затрат и времени.

В 30-е годы в СССР была создана автомобильная промышленность. К 1940 году страна вышла на первое место в Европе по выпуску грузовых машин. Но по насыщенности дорог с твердым покрытием, станциям технического обслуживания и ремонтной базе СССР значительно отставал от большинства европейских стран. Так же, как и в Российской империи, за Уралом и в Средней Азии дороги с твердым покрытием практически отсутствовали. Грунтовые дороги не были приспособлены к круглогодичной эксплуатации. Серьезной проблемой было отсутствие необходимого количества мостов через крупные реки Волгу, Дон, Днепр и др. Отсутствовали автомобильные дороги, которые связывали кратчайшим путем тыл с границей или расположенные вдоль границ. Ковалев считал автотранспорт узким местом в народном хозяйстве. Он не справился с возлагавшимися на него надеждами в

конфликте на Халхин-Голе и в месяцы войны с Финляндией. Автопарк был распылен по многочисленным мелким хозяйствам разных ведомств и во время мобилизации поступал «в непригодном для эксплуатации виде, без шоферов»<sup>2</sup>.

Большое народнохозяйственное значение для страны имел морской торговый флот. К 1937 г. грузооборот морских портов превысил уровень 1913 г. на 50%. Торговый флот пополнялся новыми судами. За три предвоенных года он получил 16 новых судов грузоподъемностью 56,8 тыс. т. Были построены новые порты в Кандалакше, бухте Провидения, в Нарьян-Маре и др. Страна приступила к освоению Северного морского пути, успешно создавался ледокольный флот. Проблемой флота оставались суровые климатические условия: акватория портов в Белом море, Финском заливе, Азовском море, на севере Каспия и во всех портах Дальнего Востока в зимнее время покрывалась льдом. Самый многочисленный торговый флот находился на Балтийском море, не имевшем свободного выхода в океан. Все экспортно-импортные перевозки в Балтийском и Черном морях, равно как и малые каботажные перевозки, в случае начала войны легко блокировались противником<sup>3</sup>. По словам Ковалева, даже тот флот, которым располагала страна, не имел достаточной подготовки к плаванию в военной обстановке. Так, отсутствовали заблаговременно подготовленные средства отражения атак противника, недостаточно были отработаны меры скрытности плавания (бездымное топливо, прекращение радиосвязи, изменение обычных курсов и т. п.). Оставалась слабой согласованность совместных действий Наркомата морского флота и военно-морского командования.

Ковалев обратил внимание на слабое изучение опыта прошлых лет: «Если даже Военно-транспортная академия слабо обобщала опыт военных действий 1939 – 1940 гг., то другие научно-исследовательские, учебные и проектные институты транспорта работали так, как если бы угрозы вражеского нападения на нашу страну и не существовало. Отчеты о научно-исследовательских конференциях институтов и защитах диссертаций; разборы новых учебников для транспортных вузов; публиковавшиеся материалы анализа и оценки проектов нового транспортного строительства, освещали проблемы развития транспорта без учета военного опыта»<sup>4</sup>. Конечно, в транспортных наркоматах, управлениях дорог и пароходств велась работа по подготовке транспорта к перевозкам в военных условиях, проводились расчеты пропускной способности. Но эта работа, по словам Ковалева, проводилась в узком составе лиц и об ее характере и направленности «массы рядовых работников и многие низовые командиры транспорта не имели ясного представления». Железнодорожники, водники, автомобилисты в своих отраслевых журналах и газетах в лучшем случае могли прочитать об опыте транспортного обеспечения боевых действий в первую мировую войну, либо о способах воинских перевозок для обеспечения разгрома врага на его собственной территории. Возможности ведения военных действий в глубине нашей территории исключались. Учитывая, что внутренние водные пути СССР практически не имели выхода на водные пути нашего потенциального противника,

речной флот не намечалось использовать для сколько-нибудь крупных воинских перевозок.

В 1940 г. по поручению ЦК ВКП(б) и СНК СССР в Наркомате путей сообщения был разработан семилетний план завершения технической реконструкции транспорта, но до начала войны удалось сделать лишь первые шаги по его осуществлению. Ковалев делает вывод о том, что «возможности транспорта для быстрого развертывания Советских Вооруженных Сил у новых западных границ страны оставались недостаточными»<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). М., 1981. С. 10-14, 24-26.

<sup>2</sup> Там же. С. 17-18, 35

<sup>3</sup> Там же. С. 18-19, 35.

<sup>4</sup> Там же. С. 33.

<sup>5</sup> Там же. С. 41