

Установленные в 1924 году типовые должностные звания, знаки различия, а также порядок обращения военнослужащих друг к другу (по должностному званию) оставались неизменными вплоть до введения в Красной Армии персональных воинских званий в 1935 году.

#### Список литературы

1 Петроградский Совет рабочих и солдатских депутатов в 1917 году. Протоколы, стенограммы и отчеты, резолюции, постановления общих собраний, собраний секций, заседаний Исполнительного комитета и фракций : в 5 т. / П. В. Волобуев [и др.]. – Л. : Наука, 1991. – 5 т.

2 Ганичев, П. П. Воинские звания / П. П. Ганичев. – М. : ДОСААФ, 1989. – 144 с.

3 Иллюстрированное описание обмундирования и знаков различия Красной и Советской Армии / О. В. Харитонов [и др.]. – М. : Воениздат, 1960. – 355 с.

УДК "1941/1945" (476)

### ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ВОИНСКИХ ГРУЗОВ В НАЧАЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

*А. А. ПОДДУБНЫЙ, А. В. ЯРОВАЯ*

*Учреждение образования*

*«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

Советским правительством еще задолго до начала войны принимались конкретные меры по расширению и улучшению работы транспортной сети, которая обеспечивала бы потребности растущего промышленного производства, товарооборота и способствовала укреплению обороноспособности страны. Протяженность железных дорог к началу 1941 г. составила 106,1 тыс. км. В 1941 г. было электрофицировано 1865 км железных дорог и 8472 км обеспечено автоблокировкой и диспетчерской централизацией. Были построены сотни станций и узлов, парк значительно пополнился мощными локомотивами и грузоподъемными вагонами.

Командование немецко-фашистских войск сосредотачивало огромные усилия, чтобы парализовать работу железнодорожного транспорта СССР, но тем не менее железнодорожники самоотверженной работой и многие ценой своей жизни смогли обеспечить проведение мобилизации и стратегическое развертывание Вооруженных Сил. С началом войны на железных дорогах страны был введен воинский график движения поездов. Для пропуска особо больших потоков войск и грузов на важнейших направлениях неоднократно применялись специальные меры временного повышения пропускной способности, форсирования движения. На основании постановле-

ния ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 27 июня 1941 г. «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества» в пункты сосредоточения войск были перевезены: 291 стрелковая дивизия, 94 стрелковые бригады и свыше 2 млн человек маршевого пополнения. В первые месяцы войны одновременно с перевозками войск и материальных средств из центральных областей в города Поволжья, Урала, Сибири и Средней Азии удалось вывезти значительное количество оборудования военных заводов, предприятий цветной и черной металлургии, химической промышленности. Особенно тяжело проходила эвакуация в приграничных районах, откуда из-за быстрого продвижения немецко-фашистских войск в первые дни войны не всегда удавалось вывезти значительную часть материальных ценностей.

Перевозка войск, вооружения, боеприпасов и других воинских грузов на фронт на ряде железных дорог срывалась по многим причинам: прежде всего из-за незавершенности их технической реконструкции, недостаточного технического оснащения, слабой пропускной способности, особенно тех, которые шли к Западу от старых границ Советского Союза.

Значительную дезорганизацию в работу железнодорожного транспорта с первых дней войны вносили и массированные налеты немецко-фашистской авиации. Авиация противника непрерывно бомбила наши железные дороги. Особенно интенсивной бомбардировка была в октябре – декабре 1941 г., когда совершались налеты более чем на 25 железных дорог одновременно. Перевозки осложнялись большими разрушениями на железнодорожных полотнах. Нередко они осуществлялись в условиях боевых действий, под огнем противника. В результате наступления немецко-фашистских войск сеть железных дорог продолжала сокращаться. Железные дороги были перенасыщены подвижным составом, что вызывало перегрузку станций и узлов. Имели место случаи, когда эшелоны отправлялись не по назначению, отсутствовал надлежащий контроль за формированием эшелонов и их передвижением, отрицательно сказывалось неквалифицированное руководство железнодорожными перевозками. Тяжелое состояние железнодорожного транспорта усугублялось ежедневной гибелью кадров транспортников и несвоевременной их заменой, слабым пополнением парка вагонов и локомотивов, отсутствием удовлетворительной ремонтной базы.

Принимались жесткие меры к устранению недостатков, выявленных в работе железнодорожного транспорта, призванного обеспечить нужды фронта и тыла.

Рассмотрим донесение заместителя начальника 3-го Управления НКО СССР Ф. Я. Тутушкина В. М. Молотову о недостатках в организации железнодорожных перевозок от 6 июля 1941 г.:

– перевозка войск, вооружения, боеприпасов и других воинских грузов на фронт на ряде железных 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 начальника 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;

– 148 с.д., начавшая погрузку 27 июня, к 4 июля с. г. выгрузила только два эшелона;

– на десятки транспортов нет данных об их месте нахождения с 30 июня 1941 г.;

– имеют место случаи направления эшелонов не по назначению;

– 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., УПВОСО 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;

– часто срывается своевременная отправка частей на фронт из-за неподачи по линии НКПС к месту погрузки вагонов;

– 24 июня Ленинградской ж.д. недодано 680 вагонов;

– аналогичные факты имеют место и на других железных дорогах;

– по сообщению 3-го отдела ХВО, на Львовском направлении Южной ж. д. вторые сутки стоят 13 эшелонов и 2 бронепоезда;

– на Ромодоновском направлении Южной ж. д. несколько дней брошены 32 транспорта воинских грузов, так как их не принимает Западная ж. д. Паровозы этих транспортов взяты для другого назначения Южной ж. д.;

– 4 июля с. г. на ст. Люботин оказались 10 платформ с танками Т-40, направленными на ст. Волковыск в воинскую часть 9590;

– о засылке не по назначению платформ с танками ведется расследование 3-м отделом ХВО;

– направленные на Северо-Западный фронт и Западный фронт 180 тысяч мин и 100 тысяч мин на Юго-Западный фронт к месту назначения не прибыли. Где эти эшелоны находятся, УПВОСО не знает;

– с 27 июня 1941 г. 30 эшелонов с ВВ находятся где-то в пути, 3 из них обнаружены на ст. Торопец;

– 6 июля 1941 г. Артуправление Красной Армии предложило УПВОСО переадресовать 8 серий грузов артиллерии в другие адреса (ст. Белокаменская), в то время как эти грузы частично уже дошли до места назначения и выгружены (ст. Петрозаводск);

– на ст. Электросталь под Москвой сосредоточено около 400 вагонов взрывчатых веществ. Окружная дорога не принимает их для направления по назначению. Такое количество взрывчатых веществ, находящихся на расстоянии 30 км от Москвы, создает опасность для города;

– по данным 3-го Управления НКО, сосредоточение вторых эшелонов Красной Армии опаздывает не на 2 суток, как доложил зам. нач. Оперуправления Генштаба генерал-майор Анисов Председателю Государственного Комитета Обороны товарищу Сталину, а значительно больше.

Изучив данное донесение, мы видим только видимую часть исторического айсберга событий, которые проходили в начале Великой Отечественной войны на железнодорожных направлениях СССР. Как правило, результаты судеб руководителей транспортных организаций были трагические. Один из огромного числа руководителей был и генерал-лейтенант техниче-

ских войск Трубецкой Николай Иустинович (1890–1942). В сентябре 1939 г. он был назначен начальником военных сообщений РККА, с марта 1940 г. – начальник ВОСО РККА и начальник Управления военных сообщений Генерального штаба РККА. 11 июля 1941 г. был арестован по обвинению «в участии в антисоветском военном заговоре и проведении вредительской работы в Красной Армии». Постановлением Особого совещания при НКВД СССР от 13 февраля 1942 г. осужден к высшей мере наказания. Определением Военной коллегии Верховного суда СССР от 30 ноября 1955 г. реабилитирован посмертно.

Вся жизнь генерал-лейтенанта Тутушкина Федора Яковлевича (1900–1959) была связана с добросовестным служением своей родине – СССР. В 1934–1940 гг. он был назначен заместителем начальника Особого отдела НКВД Киевского Особого военного округа, затем заместителем начальника Особого отдела НКВД Ленинградского военного округа. В 1940–1941 гг. – начальник Особого отдела НКВД Одесского военного округа. В 1941 г. – заместитель начальника 3-го Управления НКО СССР. В 1942–1943 гг. – заместитель начальника Управления особых отделов НКВД СССР, затем начальник Особого отдела НКВД Московского военного округа и одновременно заместитель начальника Управления особых отделов НКВД СССР. В 1943–1946 гг. – начальник Управления контрразведки «Смерш» Московского военного округа. С 1946 г. – нарком, министр внутренних дел Молдавской ССР. С июля 1951 г. – начальник Управления МВД по Калининской области. С августа 1952 г. – заместитель начальника по оперативной работе управления лагеря № 476 для осужденных военнопленных УМВД по Свердловской области, затем начальник оперативного отдела УИТК УВД по Свердловской области.

### Список литературы

1 Петроградский Совет рабочих и солдатских депутатов в 1917 году. Протоколы, стенограммы и отчеты, резолюции, постановления общих собраний, собраний секций, заседаний Исполнительного комитета и фракций : в 5 т. / П. В. Волобуев [и др.]. – Л. : Наука, 1991. – 5 т.

2 Ганичев, П. П. Воинские звания / П. П. Ганичев. – М. : ДОСААФ, 1989. – 144 с.

3 Иллюстрированное описание обмундирования и знаков различия Красной и Советской Армии / О. В. Харитонов [и др.]. – М. : Воениздат, 1960. – 355 с.

4 Начало. 22 июня – 31 августа 1941 года / Н. П. Патрушев [и др.] // Сб. документов. – Т. 2, кн 1. – 2000. – С. 717.