

дить движение только в дневное время по три пары поездов в сутки. И только при окончательном рассмотрении вопроса решили эксплуатировать дороги обычным порядком.

Первым начальником Вильно-Ровенской и Пинской, а затем Полесских железных дорог был инженер путей сообщения Иван Иванович Ходоровский. Затем эту должность занимали инженер путей сообщения Василий Николаевич Коковцев, инженер путей сообщения Александр Юльевич Фриде, а с 10 августа 1901 года – инженер путей сообщения Владимир Павлович Рейслер. В 1885 году на Полесских железных дорогах имелось всего 68 паровозов. Пассажирских вагонов в 1885 году было 200, товарных крытых и открытых – 1511, а в 1905 г. – 410 пассажирских вагонов, товарных и открытых – 7927.

Полесские железные дороги подразделялась на участки – Вильно – Сарны, Белосток – Барановичи, Брест – Брянск.

Участок Вильно – Сарны служил, главным образом, для пассажирского движения поездов между Петербургом, Киевом и Одессой, участок Брест – Брянск обслуживал в основном транзитные грузы, участок Лунинец – Брянск служил окружным направлением для грузов, идущих на восток и задержанных отправлением на Московско-Киево-Воронежской и Юго-Западных дорогах.

Участок Барановичи – Белосток почти исключительно работал с транзитными грузами по направлению к Варшаве и Граево.

#### Список литературы

- 1 Железная дорога Беларуси. История и современность / под ред. В. Г. Рахманько. – Минск : ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
- 2 История железнодорожного транспорта России. Т. 1 : 1836–1917 гг. – СПб., 1994. – 336 с.
- 3 **Кирик, В. Н.** История военных сообщений : [монография]. В 2 ч. Ч. 1. (860–1917) / В. Н. Кирик, С. В. Кирик. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 243 с.

УДК 625:623.1/3

## ТРАНСПОРТНЫЕ КОММУНИКАЦИИ БЕЛОРУССИИ И СЛУЖБА ВОЕННЫХ СООБЩЕНИЙ ЗАПАДНОГО ОСОБОГО ВОЕННОГО ОКРУГА В 1940–1941 гг.

*С. В. КИРИК, Д. П. ГОЛИК, М. П. ГОЛИК*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В предвоенные годы Белорусская ССР располагала развитой сетью транспортных коммуникаций. На ее территории располагались железные дороги: Белостокская, Брест-Литовская, Белорусская и Западная.

Эксплуатационная протяженность железных дорог на территории Беларуси в 1940 г. составляла 5,74 тыс. км. Работа железнодорожного транспорта БССР в 1940 году характеризуется следующими данными: отправлено грузов 13,2 млн т; прибыло грузов 17,3 млн т; отправлено пассажиров 28,9 млн чел.; вес грузового поезда составлял 1074 т.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в конце второй пятилетки (1937 г.) составляла 3,9 тыс. км, а на начало 1941 г. – 12 550 км, из них с усовершенствованным покрытием 219 км. По областям протяженность дорог с твердым покрытием в конце 1940 г. составляла: Брестская область – 1,4 тыс. км; Витебская область – 2,7 тыс. км; Гомельская – 0,7 тыс. км; Гродненская – 2,3 тыс. км; Минская – 3,2 тыс. км; Могилевская – 0,9 тыс. км. На 1000 км<sup>2</sup> территории республики приходилось 53,9 км дорог с твердым покрытием.

В Днепро-Двинском пароходстве было 239 самоходных судов общей мощностью 18,8 тыс. л. с. и 810 несамоходных грузоподъемностью 125 тыс. т. В 1940 г. оно перевезло 1,5 млн т грузов с грузооборотом 260 млн тонно-километров. Днепровское пароходство, действуя на речных путях с большими габаритами судового хода, располагало более крупным флотом. Перед войной оно насчитывало 271 самоходное судно общей мощностью 38 тыс. л. с. и 624 несамоходных грузоподъемностью 212 тыс. т. В 1940 г. его перевозки составили 4,6 млн т грузов с грузооборотом 1 083 млн тонно-километров.

## О МОБИЛИЗАЦИОННОЙ ПОДГОТОВКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№ 53 Совершенно секретно

Информация НКВД СССР И. В. Сталину, В. М. Молотову, Л. М. Кагановичу  
17 января 1941 г.

По материалам НКВД СССР, в деле мобилизационной подготовки железнодорожного транспорта имеется ряд серьезных ненормальностей.

Приказ НКПС № СС-70/Ц1 о составлении Военно-мобилизационным управлением к 1 декабря 1940 г. мобилизационного плана железнодорожного транспорта СССР не выполнен. Таким образом, в настоящее время НКПС не имеет мобилизационного плана перевозок. Действующие на железных дорогах воинские графики, разработанные в 1938 г., значительно устарели и уже во время воинских перевозок в сентябре 1939 года на ряде участков дорог себя не оправдали.

Между НКПС и НКО до сих пор нет должной договоренности по вопросу о плане воинских перевозок. НКПС требует от НКО указать размеры перевозок на воинское время, а НКО, в свою очередь, требует от НКПС данные о пропускной способности Брестской, Ковельской, Белостокской, Львовской и прибалтийской дорог, без которых НКО не может разработать плана перевозок.

По настоянию НКПС, в июне 1940 г. Генштаб РККА представил в НКПС грубо ориентировочные размеры погрузки, выгрузки и размеры движения по участкам дорог, на основе которых НКПС разработал временный вариант мобилизационного плана и произведен приблизительный расчет потребного количества вагонов, паровозов, воинского оборудования, личного состава и т. д. Этот временный план воинских перевозок является нереальным.

В плане перевозок не указан род подвижного состава, размеры погрузки превышают на 100 тыс[яч] вагонов размеры выгрузки, не предусмотрены перевозки по Литовской, Латвийской и Кишиневской дорогам.

По Львовской, Ковельской и Брестской дорогам предусмотрено произвести 75 % погрузки в вагоны узкой колеи и 25 % в вагоны широкой колеи, в то время как эти дороги почти полностью перешиты на широкую колею.

До сих пор не составлен централизованный план народнохозяйственных перевозок на первый месяц войны. Союзные наркоматы не представили в НКПС заявок на грузы, подлежащие перевозке в первый месяц войны, а Военно-мобилизационное управление НКПС не проявляет должной настойчивости в получении этих заявок.

У замнаркомпути т. Багаева в течение ряда месяцев задерживается рассмотрение вопросов, связанных с разработкой мобилизационного плана железных дорог на военное время. Существующая пропускная способность ряда железных дорог, особенно дорог Запада, не обеспечивает требований Военвезда.

На многих участках дорог недостаточная пропускная способность узлов лимитирует более высокую пропускную способность линий. Наиболее узкими местами на дорогах западных областей Украины и Белоруссии являются участки: Белосток – Гродно – Граево, Волковыск – Черемха, Гродно – Мосты, Волковыск – Черемха – Лида, Лида – Молодечно – Гудогай – Алехновичи – Крулевщизна и ряд других, которые могут пропустить от 4 до 9 пар поездов в сутки вместо требуемых от 12 до 48 пар поездов по плану НКО.

Минский узел имеет недостаточное развитие: короткие и слабо развитые пути и горловины, [он] не обеспечен водоснабжением, ввиду этого узел в направлении от Москвы может пропустить только 42 пары поездов, тогда как перегоны этой линии обеспечивают пропуск 96 пар поездов. Участок Проскуров – Красне Львовской железной дороги после окончания строительства вторых путей в 1941 г. сможет пропустить 48 пар поездов, а Тарнопольский узел только 15 пар. Такое же положение имеет место на ряде участков Юго-Западной, Ковельской, Львовской и других западных дорог. Между тем 1286 млн рублей, отпущенных Правительством на 1940 г. по специальной смете НКПС на усиление пропускной способности узлов и перегонов (постройка вторых путей, развитие узлов, новое железнодорожное строительство и др. работы), освоено только на 726,7 млн рублей (56,8 %). Ассигнования на развитие узлов освоены только на 34–35 %, на усиление пропускной способности перегонов – на 39–40 %, на вторые пути – на 61,8 % и на новое железнодорожное строительство – на 63,2 %.

По важнейшим 24 оборонным узлам и основным направлениям (Минск, Полоцк, Ровно, Сарны, Барановичи, Львов, Брест, Шепетовка, Жмеринка, Казатин и др.), на которых ведутся работы по усилению пропускной способности, в 1940 году пропускная способность не увеличена ни на одну пару поездов ввиду того, что начатые работы не закончены.

На Минском железнодорожном узле из ассигнованных 12 млн рублей освоено только 2,01 млн рублей (16,7 %). На железнодорожных линиях Новоград – Волынский – Шепетовка, Шепетовка – Гречаны объем выполненных работ выражается в 5,9 %, Красне – Львов – Перемышль – 14 %, Коростень – Остки – 2,6 %, Одесса – Помощная – 17,6 %, Чудово – Волховстрой – 15,5 %.

На участке Петрозаводск – Масельская работы по усилению пропускной способности не начинались. Строительство развязок на участке Шепетовка – Гречаны – Каменец-Подольский Винницкой железной дороги выполнено в 1940 году только на 17 %. Начальник стройучастка Марков не использовал наряды на вербовку рабочей силы и устранился от организации быта рабочих, ввиду чего на строительстве вместо 1100 человек рабочих имеется только 170 человек. На строительстве № 56 в западных областях Украины не выполнено ни одного задания Правительства и НКПС по вводу в действие железнодорожных линий и отдельных перегонов.

Начальник строительства Скрипкин в течение 1940 г., игнорируя указания НКПС, расплыл средства и тем самым не обеспечил окончание в срок наиболее решающих участков строительства. Между тем Скрипкин неоднократно информировал НКПС об успешном ходе строительства. Снабжение материалами верхнего строения пути оборонных объектов производится некомплектно. Так, например, на Одесской железной дороге из-за отсутствия скреплений не могут быть использованы 40 км рельсов, на станции Чубовка 6-го стройучастка Одесской железной дороги имеются шпалы, но нет рельсов, на станции Ивановка имеются рельсы, но нет шпал, на станции Перекрестово имеются шпалы и рельсы, но нет скреплений. Не выполнен также план строительства воинских площадок на дорогах. Из 3,5 млн рублей, отпущенных для этой цели, в 1940 году освоено около 35 %, а на дорогах западных областей Украины и Белоруссии – только 20,9 %.

Строительство командных пунктов не обеспечено аппаратурой и материалами для устройства связи и освещения, вследствие чего работы по сооружению их приостановлены. Отпущенные средства за три квартала 1940 года освоены только на 29 %. Бывший председатель технико-экспертной комиссии НКПС Шелюбский (ныне работает в НИИ железнодорожного строительства) и бывший начальник Союзтранспроекта НКПС Левин (ныне работает начальником технико-экспертного отдела НКПС) на протяжении ряда лет исключали из проектов желдорстроительства развитие станций и узлов, что привело к разрывам в пропускной способности отдельных дорог. Замнаркомпути и начальник Военно-мобилизационного управления т. Багаев не уделяет должного внимания оборонному железнодорожному строительству и не реагирует на запросы дорог, связанные с этими работами. Большую беспечность в этом деле проявил заместитель начальника Мобилизационного управления НКПС т. Беляков. Товарищ Беляков вместо оперативного контроля за ходом оборонного строительства занимается сбором различных сводок, которые, как правило, механически подшиваются к делу.

В мобилизационном запасе дорог вместо требуемых по плану 30 700 вагонов имеется только 18 600. План размещения запаса вагонов по дорогам составлен таким образом, что районы сосредоточения порожняка не совпадают с районами массовых воинских погрузок. Вследствие этого в ряде пунктов в первые дни мобилизации воинские перевозки будут находиться под угрозой срыва. На Западной, Московско-Киевской и других дорогах (всего на 19) наличие порожняка вместе с предусмотренным запасом не обеспечивает потребности в погрузке мобилизационного периода. Кроме того, имеются расхождения в запасе по роду подвижного состава. На Южной и Южно-Донецкой дорогах предусмотрен запас крытых вагонов, в то время как им нужны платформы. Для перевозки тяжелых танков требуются 60-тонные платформы. Однако таких платформ на дорогах имеется только 387 штук, из которых в запасе стоят 125. В 1940 году ни одной 60-тонной платформы не построено. Еще хуже дело обстоит с более тяжелыми платформами. Их имеется только 19 штук.

Железные дороги не выполняют плана постановления в запас НКПС паровозов. Особенно это относится к дорогам западных областей Украины и Белоруссии, а также Винницкой, Юго-Западной, Белорусской, Западной и Кишиневской. На этих дорогах запас паровозов составляет 70–75 % плана. Надлежащий контроль за техническим состоянием паровозов, находящихся в запасе, не организован, вследствие чего часть паровозов в запущенном состоянии.

На станции Осташков Калининской железной дороги, станциях Гомель и Могилев Белорусской железной дороги в запасе обнаружены паровозы с негодными рессорами и триангелями, неисправным сводом топки, трещинами буферного бруса, некомплектными сцепными дышлами и др. дефектами. Паровозы запаса Калининской железной дороги находятся в грязном запущенном состоянии. Комиссионной проверкой состояния паровозов запаса НКПС на Белостокской железной дороге установлено, что прибывшие на дорогу 20 паровозов серии «Щ», из них 10 с Западной железной дороги и 10 с Калининской железной дороги, находятся в неудовлетворительном состоянии.

Работы по подготовке специальных формирований (горемов, подремов и др.) ведутся бессистемно. Эти формирования к развертыванию фактически не готовы. Военно-мобилизационное управление НКПС до сих пор не разработало плана восстановления прифронтовых железных дорог. Неудовлетворительно идет накопление мобилизационных восстановительных запасов. Так, например, рельсов и костылей накоплено 50 % от нормы, стрелочных переводов – 55 %, шпал – 40 %, телеграфной проволоки – 50–52 %, телеграфно-телефонного кабеля – около 40 %, разборных мостов пролетом 88 и 85 метров – только 20–23 %, тракторов гусеничных – 3 %, передвижных электростанций – 15–17 % и т. д.

В нормах мобилизационного запаса не предусмотрено имущество, необходимое для восстановления деповского хозяйства и электростанций. На ряде мобилизационных баз хранится много некомплектного оборудования и материалов. До сих пор ничего не сделано для обеспечения дорог лесоматериалами в первый месяц войны.

Между НКПС и Наркомздравом СССР отсутствует договоренность о содержании изоляционно-пропускных пунктов, дезинфекционных отрядов, обсервационных пунктов и по ряду других вопросов медобслуживания в военное время. Также нет договоренности между НКПС и Наркомздравом по вопросу о ветеринарном обслуживании на железных дорогах принимаемых к перевозке лошадей и других животных.

Мобилизационная работа на дорогах Прибалтики до сих пор не начата.

Народный комиссар внутренних дел Союза ССР Л. Берия.

Начальник Главного транспортного управления НКВД СССР Мильштейн.

В феврале 1941 г. командующий Западным особым военным округом генерал армии Павлов направил донесение Сталину, Молотову и Тимошенко, обратив особое внимание на состояние дорог в западных областях СССР.

«...Наличие и состояние шоссейных, грунтовых и железных дорог в пределах БССР совершенно не обеспечивает потребностей Западного особого военного округа.

В подробном докладе, представленном мною народному комиссару обороны от 29.01.41, даны заявки на постройку и ремонт в 1941 году крайне необходимых округу шоссейно-грунтовых и железных дорог, которые включают:

- постройку новых шоссейных дорог – 2360 км;
- постройку фунтовых тракторных путей – 650 км;
- капитальный ремонт наиболее разрушенных участков, существующих шоссейных дорог – 570 км;
- выполнение ряда крупных мероприятий по восстановлению мостов и оборудованию дорог;
- постройку новых железных дорог протяженностью 819 км;
- реконструкцию и развитие железных дорог – 1426 км, из них 765 – укладка по готовому пути.

Для выполнения работ по шоссейно-грунтовому строительству потребуется 859 миллионов рублей...

Кроме того, для постройки 819 километров железнодорожных путей, реконструкции и развития их требуется 642 миллиона рублей. Считаю, что западный театр военных действий должен быть обязательно подготовлен в течение 1941 года, а поэтому растягивать строительство на несколько лет считаю совершенно невозможным.

Дорожное строительство всех видов может быть решено в 1941 году путем отпуска указанных выше механизмов; широкого привлечения трудоспособного населения СССР с подводами и лошадьми. Считаю возможным и необходимым для строительства *дорог*, мостов... отпустить бесплатно камень, гравий, лес и другие стройматериалы.

Второй вопрос. Необходимо западный театр военных действий по-настоящему привести в действительно оборонительное состояние путем создания ряда оборонительных полос на глубину 200–300 километров, построив противотанковые рвы, надолбы, плотины для заболачивания, эскарпы, полевые оборонительные сооружения.

Вышеперечисленные мероприятия также потребуют большого количества рабочей силы... Для такой работы нецелесообразно отрывать войска и нарушать ход боевой подготовки.

Учитывая, что в обороне страны должны не на словах, а на деле принять участие все граждане Советского Союза; учитывая, что всякое промедление может стоить лишних жертв, вношу предложение: учащихся десятых классов и всех учащихся высших учебных заведений вместо отпуска на каникулы привлекать организовано на оборонительное и дорожное строительство, создавая из них взводы, роты, батальоны под командованием командиров из воинских частей. Перевозку и питание учащихся организовать бесплатно за счет государства (красноармейский паек).

Считаю, что только при положительном решении этих вопросов можно и должно подготовить вероятные театры военных действий к войне и построить дешево и быстро дороги в потребном количестве...»

К началу Великой Отечественной войны ведущее место в перевозках грузов занимал железнодорожный транспорт. На его долю приходилось 93 % грузооборота и 68 % объема доставки грузов, на долю автотранспорта приходилось 28 % от общего объема перевозок, на долю речного – 4 %. Большую роль в перевозках все еще играл гужевой транспорт: в республике насчитывалось 250 тыс. активно используемых телег.

На территории Западного особого военного округа дислоцировались органы военных сообщений: органы военных сообщений 3, 4 и 10-й армий; управления передвижения войск на железных дорогах – Белостокской, Белорусской, Брест-Литовской и Западной; управление передвижения войск Днепро-Двинского речного пароходства; железнодорожные части и подразделения – 6,17 и 9-я железнодорожные бригады.

#### Список литературы

- 1 Железная дорога Беларуси. История и современность / под ред. В. Г. Рахманько. – Минск : ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
- 2 Кирик, В. Н. История военных сообщений : [монография]. В 2 ч. Ч. 2 (1917-2018) / В. Н. Кирик, С. В. Кирик. – Гомель : БелГУТ, 2018. – 287 с.