ПЕРВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ОАО РЖД
Инв. № 1309 т.13
год

СОВ. СЕКРЕТНО
Экз. № 1

Рассекречено

ОТЧЕТ
об отмобилизовании железных дорог Советского Союза
/ по мобплану 1941 г./

В 4-х ТОМАХ

Том I

1947-1948 гг.
ЦВМО МПС

Управление
специальных программ
ОАО «РЖД»
ПО ИНВЕНТАРНОМУ
УЧЕТУ
№ 13/652
2006 год

ПЕРВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ОАО РЖД
Инв. № 1309 ч 12

Главное специальное
управление МПС
ПО ИНВЕНТАРНОМУ
УЧЕТУ
№ 1308с
1992

ПЕРВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
МПС
По инвентарному
учету
№ 2109сс
1960 г.

ЦВМО
Министерства Путей Сообщения
17 III 1948 г
Входящий № 75

ВТОРОЕ УПРАВЛЕНИЕ
МПС
ПО ИНВЕНТАРНОМУ
УЧЕТУ
№ 539с
1983 г.

ВТОРОЕ УПРАВЛЕНИЕ
МПС
ПО ИНВЕНТАРНОМУ
УЧЕТУ
№ 2928сс (ф 31)
03.04 1979

ПЕРВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
МПС
По инвентарному
учету
№ 1411сс
20/II 1962 г.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ МПС
по книге архива учетных дел
№ 4070
Хранится в комн. № 31 ряд № 18
Порядковый номер описи № 31

ПРИЛОЖЕНИЕ
к вх. № 2441сс 13.11.19

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО
Экз. №-1

О Т Ч Е Т

ОБ ОТМОБИЛИЗОВАНИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

/по мобплану 1941 г./

В 4-х ТОМАХ

РАССЕКРЕЧЕНО

1947-1948 г.г.

ЦВМО МПС

x x
x

НАСТОЯЩИЙ ТРУД ЯВЛЯЕТСЯ РЕЗУЛЬТАТОМ РАБОТЫ ЦЕНТРАЛЬНОГО ВОЕННО-МОБИЛИЗАЦИОННОГО ОТДЕЛА МПС, ВЫПОЛНЕННОГО ПО ИНИЦИАТИВЕ ПЕРВОГО ОТДЕЛА, И СОСТОИТ ИЗ 4-Х ТОМОВ И 20-ТИ ПРИЛОЖЕНИЙ, И В НЕМ ИЗЛОЖЕНЫ ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ ПО МОБИЛИЗАЦИОННОЙ ПОДГОТОВКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА СССР, ЕГО ОТМОБИЛИЗОВАНИИ, А ТАКЖЕ НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПО ОПЫТУ РАБОТЫ ВОЕННО-МОБИЛИЗАЦИОННЫХ ОРГАНОВ Ж.-Д. ТРАНСПОРТА.

ЭТОТ МАТЕРИАЛ ПРЕДСТАВЛЯЕТ ПРАКТИЧЕСКИЙ ИНТЕРЕС В ОБЛАСТИ ВОЕННО-МОБИЛИЗАЦИОННОЙ РАБОТЫ Ж.-Д. ТРАНСПОРТА, ПОСКОЛЬКУ ОН НАСЫЩЕН ФАКТИЧЕСКИМИ ДАННЫМИ И СИСТЕМАТИЗИРОВАНЫ ВСЕ ОСНОВНЫЕ ПРИКАЗЫ, ДИРЕКТИВЫ, УКАЗАНИЯ, ПОЛОЖЕНИЯ, НАСТАВЛЕНИЯ, ПРАВИЛА, ДОКЛАДЫ И ДРУГИЕ ВАЖНЫЕ ДОКУМЕНТЫ, ОХВАТЫВАЮЩИЕ ПЕРИОД С 1928 по 1946 Г.Г.

ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ РАЗРАБОТКИ НАСТОЯЩЕГО ТРУДА - СИСТЕМАТИЗИРОВАТЬ ВСЕ ВАЖНЕЙШИЕ ДОКУМЕНТЫ ПО МОБИЛИЗАЦИОННОЙ РАБОТЕ И ДАТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ИМИ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ПРИ ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАЗРАБОТКЕ ВОПРОСОВ МОБИЛИЗАЦИОННОЙ ПОДГОТОВКИ НА Ж.-Д. ТРАНСПОРТЕ.

НУЖНО ОДНАКО ИМЕТЬ ВВИДУ, ЧТО, НЕСМОТРЯ НА ВСЮ ЦЕННОСТЬ И ЗНАЧИМОСТЬ ДАННОГО МАТЕРИАЛА, ПРИ РАЗРАБОТКЕ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ВОПРОСОВ НЕОБХОДИМО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ИМ КРИТИЧЕСКИ, С УЧЕТОМ КОНКРЕТНОЙ ОБСТАНОВКИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ Ж.-Д. ТРАНСПОРТА.

НАСТОЯЩИЙ МАТЕРИАЛ БУДЕТ ХРАНИТЬСЯ В СПЕЦИАЛЬНОЙ БИБЛИОТЕКЕ АРХИВА ЦВМО МПС.

НАЧАЛЬНИК ЦЕНТРАЛЬНОГО
ВОЕННО-МОБИЛИЗАЦИОННОГО ОТДЕЛА МИНИСТЕРСТВА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР Т/В.

/БЕЛОВ/.

3.7.48 г.

I.

x x

x

Настоящий отчет содержит в себе четыре тома.

В составлении этого отчета принимали участие под общей редакцией заместителя Начальника ЦВМО МПС инженер-полковника тов.АГАФОНОВА Г.П. и И.о.Начальника Первого Отдела ЦВМО тов.НОВИЧКОВА Н.И. следующие работники ЦВМО:

ТОМ I-ый

I. Введение и главы-I,П,Ш и IУ-НОВИЧКОВ, АЛФЕРОВ.
2. Глава У - КУДРЯШОВ, БЕЛОВ А.
3. Глава УI- ЛОГИНОВ, НОВИЧКОВ.
4. Главы УП, УШ, IХ - НОВИЧКОВ, АЛФЕРОВ.
5. Глава Х - КОВЫЛИН, ЗВОНАРЕВ.

ТОМ П-ой

I. Глава XI, XП - ЕРЕМЕЕВ.
2. Глава XШ:
   А -I. ЕРЕМЕЕВ.
   А -2-3 ОРЛОВ, ХАХАЛИН, ЗВОНАРЕВ.
   А -4-5 ЕРЕМЕЕВ.
   Б -АЛЕКСЕЕВ, ЗВОНАРЕВ.
3. Главы XIУ, ХУ, ХУI, ХП,ХУШ - ОРЛОВ, ХАХАЛИН.
4. Глава -XIX - АЛЕКСЕЕВ, ЗВОНАРЕВ.
5. Глава XX - ЗВОНАРЕВ, ОРЛОВ.

Под общей редакцией директор-полковника движения тов.ЗВОНАРЕВА В.В.

ТОМ Ш-ий

1. Глава XXI - НИКИТИН.
2. Глава XXII - ТРОИЦКИЙ, РЕЗЧИКОВ.
3. Главы XXIII, XXIУ - РЕЗНИКОВ, АЛЕКСАНДРОВ, ЕРМАКОВ, СОРОКИН, ТИХАНОВ.
4. Глава XXУ - ФОМИН, САХОНЬКО, ТЯПКИКОВ.
5. Глава XXУI - ШИЛОВ.

ТОМ IУ-ый

1. ГЛАВА XXУII - УЛУПОВ.
2. Глава XXУIII - ДЬЯКОВ.
3. Глава XXIX - БАРАТ.

x x

x

ТОМ

1-ый.

О Г Л А В Л Е Н И Е

к I-му тому

№№ пп	Наименование разделов	№№ разделов	Страницы
I	В в е д е н и е	-	I-3
2	Мобилизационная подготовка ж.д.СССР к работе в начальный период военного времени.	I	4-8+8а,б,в.
3	Оповещение о мобилизации.	П	9-I2
4	Развозка мобилизационных документов.	Ш	I3-I6
5	Организационные мероприятия	IУ	I7-33
6	Пропускная способность	У	34-64
7	Погрузочно-выгрузочные обустройства.	УI	65-83
8	Воинские графики.	УП	84-140
9	Воинские перевозки.	УШ	I4I-I72+ /сI7Iа-I7Iр/
I0	Эвакуационные перевозки	IX	I73-I9I
II	Военно-продовольственные пункты.	X	I95-2I0

СОВ.СЕКРЕТНО
Экз.№- 1

В В Е Д Е Н И Е

РАССЕКРЕЧЕНО

Настоящий краткий отчет об отмобилизовании органов железнодорожного транспорта СССР и их работе в период Великой Отечественной войны с 22-го июня 1941 года по 3-е сентября 1945 года составлен на основании соответствующих отчетных материалов дорог по этому вопросу.

В настоящем отчете находят свое отражение следующие основные конкретные вопросы, характеризующие состояние мобподготовки ж.д. транспорта и успешность его отмобилизования, т.е. практическое выполнение намеченных по мобплану мероприятий:

а/ Пропускная способность и графики движения;

б/ Планирование воинских перевозок и их осуществление;

в/ Выгрузочные районы и развертывание погрузочно-выгрузочных обустройств;

г/ Эвакоперевозки;

д/ Обеспечение воинских и народно-хозяйственных перевозок переменными средствами;

а/ Формирование и техническое оснащение специальных формирований НКО, НКВД и НКПС;

ж/ Мероприятия по организации восстановительных работ на дорогах;

з/ Создание всех видов мобрезервов;

и/ Организация спецпроизводства на предприятиях и заводах НКПС;

к/ Организация противовоздушной обороны и охраны на ж.д. транспорте;

л/ Мероприятия по обеспечению работы кадрами основных профессий;

м/ Смета чрезвычайных расходов;

и другие вопросы.

Настоящий отчет предусматривает как ознакомление, так и использование содержащихся в нем материалов для работы узкого круга работников, причастных к разработке мобилизационных планов МПС, округов и железных дорог.

I. МОБИЛИЗАЦИОННАЯ ПОДГОТОВКА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СССР К РАБОТЕ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

Мобилизационная подготовка железных дорог к работе в начальный период военного времени осуществлялась на основании решений Правительства, заданий Генерального штаба, указаний руководства НКПС, разработанного мобилизационного плана 1941 года /временного, а также согласно подготовленного к утверждению основного/ и в соответствии с "Наставлением по мобподготовке ж.д.СССР и их работе в военное время".

Мобилизационный план НКПС был разработан Центральным Военно-Мобилизационным Управлением НКПС с участием соответствующих работников центральных управлений и отделов НКПС, а на дорогах - военно-мобилизационными службами дороги с участием работников служб и отделов дороги.

Мобилизационные планы 1941 года/и на основании их извлечения и мобкалендари/на дорогах были разработаны военно-мобилизационными службами, совместно с другими службами и отделами дорог, в соответствии с указанным "Наставлением" и на основании директив НКПС:

Работа по мобподготовке железнодорожного транспорта производилась в направлении:

а/ разработки мобплана;

б/ разработки мобилизационных правил, наставлений, инструкций, приказов;

в/ осуществления проверки и контроля за выполнением мобплана;

г/ разработки и проведения организационно-технических мероприятий;

д/ проведения практических опытов работы по массовым воинским перевозкам /лагерные сборы/, учения по ПВХО, комиссионных опытных проверок о готовности к открытию законсервированных об"ектов железнодорожного хозяйства и т.д.;

е/ подбора, расстановки и проверки кадров.

Исходными данными для составления мобплана, разработанного Центральным Военно-Мобилизационным Управлением НКПС, совместно с Центральными Управлениями и Отделами /соответственно и на дорогах/, содержавшимив себе все разделы, предусмотренные "Наставлением"/- являлись:

а/ задания Генерального Штаба по спецформированиям НКПС Горг/I/520I6I от I4 января I94I года;

б/ задания по воинским перевозкам №ЗР/266/2-сс от 22 февраля I94I года;

в/ постановления Правительства;

г/ отдельные задания штабов военных округов;

д/ приказы и распоряжения руководства НКПС;

е/ "Наставление по мобподготовке железных дорог СССР и их работе в военное время";

ж/ опыт массовых, ежегодно производимых, воинских лагерных перевозок призывников, демобилизованных, перевозок во время маневров, перевозок в связи с майскими и октябрьскими праздниками, массовых воинских перевозок во время событий - Хасанских, Халхин-Гольских, Польских и Финских.

Эти массовые воинские перевозки явились для железнодорожников серьезной тренировкой в деле обеспечения подготовки и оборудования значительного количества вагонов для людских и конских перевозок; своевременной погрузки эшелонов и транспортов; открытия законсервированных устройств /продпунктов, ИЗО, агитпунктов, раз"ездов/; перекомандировке подвижного состава, кадров, своевременной развозке мобдокументов и проч.

Успешная подготовка железнодорожного транспорта к осуществлению массовых воинских перевозок в мобпериод и в последующее военное время, в значительной степени, зависит от своевременных и тщательно разработанных мероприятий, предусмотренных в мобплане и от их энергичного проведения в жизнь в мирное время.

Опыт массовых воинских перевозок в период 1939-1940г.г. имевших сравнительно значительный об"ем, показал, что успешное их выполнение было обеспечено вовлечением всего аппарата работников железнодорожного транспорта, который работал с максимальной напряженностью, но, наряду с этим, опыт этой работы вскрыл и много существенных недостатков в мобилизационной подготовке дорог: действовавшие в то время правила и инструкции по мобилизационной подготовке дорог, являлись устаревшими и не отражали в себе изменившихся условий работы дорог, ввиду роста мощности военной техники /танки, авиация, артиллерия/ и ряда других изменений.

Этот опыт воинских перевозок 1939-1940 г.г. показал также, что часть /молодых по стажу работы работников/ не

знала правил и положений о воинских перевозках, не знала своих прав в отношении органов НКО и своих обязанностей по организации и осуществлению воинских перевозок. Это обстоятельство приводило ко многим ошибкам этих работников.

Необходимо отметить, что изданные ранее /до 1940 г./ НКПС"ом правила, положения и инструкции по мобподготовке являлись устаревшими и не отражавшими имевшегося уже к этому времени опыта работы дорог, -почему и были заменены новыми.

С изданием приказа НКПС №СС-70/Ц от 10 сентября 1940 года и с введением в действие этим приказом "Наставления по мобилизационной подготовке железных дорог СССР и их работе в военное время",- ПОЛОЖЕНИЕ В ВОЕННО-МОБИЛИЗАЦИОННОЙ РАБОТЕ КОРЕННЫМ ОБРАЗОМ ИЗМЕНИЛОСЬ. Этими двумя важнейшими документами были предусмотрены все основные, конкретные, очень серьезные мероприятия по улучшению мобилизационной работы на железнодорожном транспорте.

Изданное "Наставление по мобподготовке железных дорог СССР и их работе в военное время" -явилось руководством к обеспечению заблаговременной и успешной подготовки железных дорог к работе в начальный период войны. Этим "Наставлением" был установлен порядок по разработке всех основных мероприятий по подготовке дорог к осуществлению воинских перевозок, а именно:

а/ планирования воинских перевозок;

б/ пропускной способности и графиков движения поездов;

в/ организации и осуществления воинских перевозок;

г/ восстановления дорог;

д/ организации противовоздушной обороны;

е/ накопления, хранения и расходования мобрезервов и т.д.

Вся мобподготовка железных дорог проводилась в полном соответствии с этими двумя документами: "Наставлением" и приказом НКПС №-СС-70/Ц, являвшимися основными исходными руководящими документами, а также и в соответствии с изданными в их развитие положениями, инструкциями, правилами и т.д.

Однако, "Наставление", составленное с учетом и на основе опыта осуществления массовых воинских перевозок 1938-1939-1940 г.г. и сыгравшее очень серьезную роль в улучшении постановки дела мобработы на железных дорогах, все же не могло отразить в себе работу прифронтовых железных дорог в условиях первых же дней Великой Отечественной войны /например, опыта ликвидации последствий воздушных налетов-тогда еще не было,-поэтому этот вопрос был разработан недостаточно. полно и не вполне отвечал реальным условиям. И ряд др. сложнейших вопросов/.

Результаты указанного многообразного опыта работы железных дорог как по осуществлению массовых воинских перевозок, так и по производству ряда других организационно-технических и строительных мероприятий были учтены при разработке мобилизационного плана 1941 года и воинского графика движения поездов литер "А" 1941 года.

Выполнение мобплана и всех предусмотренных им организационно-технических мероприятий, проводилось всеми органами железнодорожного транспорта под контролем военно-мобилизационных органов и с осуществлением периодических комиссионных мобилизационных проверок.

Отмобилизование железных дорог произведено на основании:

а/ выступления по радио 22 июня 1941 года Заместителя Председателя Совета Народных Комиссаров СССР т.Молотова В.М. о внезапном и вероломном нападении на СССР фашисткой Германии;

б/ телеграммы №-1 об об"явлении мобилизации по адресу 102, которая Центральным телеграфом НКПС передана дорогам 22/VI-1941г. в 16 час.47 мин.;

в/ приказа НКПС № С-254/Ц от 22/VI-1941 г. "О введении в действие воинского графика 1941 года литер "А" и обеспечении воинских перевозок", переданного дорогам по телеграфу 22/VI-1941 г.

По указанной выше телеграмме №-1, ПЕРЕДАННОЙ СОРОКА ПЯТИ ДОРОГАМ, не были отмобилизованы следующие дороги:

1. Приморская,
2. Амурская,
3. Забайкальская,
4. Восточно-Сибирская,
5. Дальневосточная,
6. Ашхабадская,
7. Ташкентская,
8. Туркестано-Сибирская;
9. Карагандинская.

Отмобилизование указанных 45 железных дорог, в основном, было осуществлено своевременно и без особых затрудне-

ний.

Своевременное отмобилизование дорог в значительной степени способствовало активному выполнению железными дорогами своих функций как в начальный период военного времени, так и в продолжении Великой Отечественной войны, вплоть до окончательного разгрома гитлеровской Германии.

Подготовка железных дорог Востока к осуществлению массовых воинских перевозок продолжалась все время пока велась Отечественная война на Западе, производилась эта подготовка с учетом имевшегося уже опыта работы дорог в войну.

8 августа 1945 года В.М.Молотов пригласил к себе японского посла и сделал ему от имени Советского Правительства заявление о том, что Советский Союз с 9 августа будет считать себя в состоянии войны с Японией. В соответствии с этим заявлением Правительства все дороги Востока были своевременно отмобилизованы.

2-го сентября 1945 г. Японские войска были разгромлены и Япония полностью капитулировала перед Вооруженными Силами СССР.

x x

x

Успешная подготовка железных дорог к отмобилизованию и работе как в первый, так и в последующий период войны должна предполагать заблаговременную разработку системы всех необходимых организационно-технических мероприятий, позволяющих осуществлять максимальное использование людских и материальных ресурсов железнодорожного транспорта.

Выполнение всех инженерных организационно-технических мероприятий, предусмотренных мобпланом, должно находится

под строжайшим, систематическим и действенным контролем. Только при этом условии будет обеспечена полная реализация мобплана воинских перевозок.-

х х

х

II. ОПОВЕЩЕНИЕ О МОБИЛИЗАЦИИ

О внезапном и вероломном нападении немецко-фашистской Германии на Советский Союз, Управлениям жел.дорог стало известно в 12 часов 22 июня 1941 года из выступления по радио Председателя СНК СССР т.Молотова В.М., но некоторые дороги /Юго-Западная, Одесская, Сталинская, Винницкая, Львовская, Кишиневская, Октябрьская и др./ были уже извещены об этом военными округами или обкомами ВКП/б/ около 5 часов того же дня.

Но уже первые вероломные удары гитлеровских полчищ, а также действия вражеской авиации, явились сигналами для железных дорог, подвергшихся внезапному нападению, к проведению мобилизационных мероприятий.

По получении правительственной телеграммы по адресу 102 по проводам Наркомсвязи об об"явлении мобилизации, Центральная Станция связи НКПС, немедленно приступила к передаче ее согласно преподанной генштабом схеме на места. Но так как, по этой схеме, передача указанной телеграммы намечалась только для ограниченного количества адресатов, даже не всем Управлениям дорог,- то в процессе обработки и передачи телеграммы возникло сомнение в правильности преподанной схемы.

Это обстоятельство внесло замешательство, повлекшее прекращение передачи и обработки адресной телеграм-

мы в НКПС"е и на дорогах, впредь до получения раз"яснения от Центрального телеграфа и в Генштабе.

Несмотря на эти неясности со схемой, прекращать передачу мобилизационной телеграммы не следовало, поскольку фактически оснований для этого не имелось /следовало-бы, не прекращая передачи телеграммы, выяснять не ясные вопросы/.

В связи с указанными обстоятельствами, передача телеграммы на линию всем дорогам сети, хотя и была возобновлена в тот же день по получении соответствующего раз"яснения, но была задержана на несколько часов.

Телеграмма об об"явлении мобилизации, переданная дорогам из НКПС 22/УI-41 г. в 16 часов 47 минут, большинством Управлений дорог была получена на 4-5 часов позже ее поступления в НКПС. Для передачи же дорогам адресной телеграммы мобпланом было предусмотрено 30 минут.

Следовательно, задание по мобплану по этому вопросу не было в срок выполнено.

В процессе обработки телеграммы адреса 102, Центральная станция связи НКПС, по некоторым дорогам, допускала двухкратную передачу этой телеграммы или отмену, а затем повторную ее передачу, например: -Октябрьской ж.д. в 19^{46} и в 21^{45}, Ярославской в 19^{30} и в 21^{47}, Закавказской в 17^{52} /была отменена в 21^{35}/ и в 11^{03} 23/УI-1941 г. передала вторично.

II.

Некоторые дороги, например: Октябрьская, Казанская, Томская, Р.Уральская, М-Киевская и др., получили эту телеграмму по проводам НКС СССР значительно раньше, чем по проводам НКПС, так - Октябрьская в $\overset{16.00}{}$, М-Киевская в 16$\overset{47}{}$ /которая передала эту телеграмму по линии, не имея еще такой же телеграммы от НКПС/.

Продолжительность доставки уже обработанной адресной телеграммы адресатам была осуществлена в течение промежутка времени от 10 минут до 3$\overset{47}{}$ /по мобплану было установлено 3$\overset{00}{}$/. Подавляющим большинством дорог эта работа была осуществлена ранее установленного мобпланом срока /3 часа/, так, например: Р-Уральская, получила указанную телеграмму из НКПС 22/VI-в 21$\overset{50}{}$, а передала по аппарату и обработала в 23$\overset{03}{}$, т.е. в течение I часа 13 мин. -Ярославская-56 мин, Октябрьская -50 мин., Ю-Западная--33 мин. и т.д.

В Н В О Д Ы

I. Вопрос о передаче, обработке и доставке адресной телеграммы на дорогах был разработан достаточно подробно. В условиях мирного времени этот раздел мобплана периодически проверялся путем подачи поверочной телеграммы, ее обработки, анализа и разработки мероприятий по ликвидации выявленных недостатков. Проведение этой работы на местах дало положительные результаты.

2. Следует признать, что разрабатываемый по моб-

плану порядок оповещения о мобилизации, путем подачи адресной телеграммы 102, себя оправдал, поэтому он может быть сохранен и на будущее.

3. Процесс передачи на дороги Центральной Станцией Связи НПС адресной телеграммы по преподанной схеме, вследствие безответственности и отсутствия контроля со стороны причастных к ней лиц, - занял чрезвычайно много времени-около 5 часов, вместо установленного мобпланом времени - 30 минут.

Необходимо, чтобы в будущем эта схема была все время совершенно реальной.

III. РАЗВОЗКА МОБИЛИЗАЦИОННЫХ ДОКУМЕНТОВ

Отмобилизование и осуществление работы железных дорог в мобилизационный период предусмотрено мобпланом в соответствии с разработанной в мирное время, а затем заложенной в пункты хранения при управлениях и отделениях дорог документации, которая должна быть развезена на линию начальникам хоз"единиц.

К моменту об"явления мобилизации, в пунктах хранения были заложены следующие основные мобдокументы:

а/ воинские графики 1938 года /вводившиеся на 18 ж.д. в сентябре ме-це 1939г./;

б/ книжки расписания к ним;

в/ поучастковые выписки, наряды на погрузку, схемы маршрутов и схемы формирования, разработанные к этим же графикам, претерпевшие значительные изменения в связи с перевозками 1939-1940г.г.в мае и июне 1941 г.;

г/ воинские графики литер "А" 1941 года и книжки расписаний к ним, находившиеся в пунктах хранения военно-мобилизационных служб, Управлений жел.дор.;

С получением телеграммы по адресу 102, многие дороги /Ю-Уральская, Закавказская, Казанская, Красноярская, Пермская и другие/, согласно мобилизационного плана, немедленно приступили к развозке хранящихся мобдокументов соответствующим адресатам.

Приказом же НКПС № С-254/Ц от 23 июня 1941 года, переданного по телеграфу на второй день после телеграммы об об"явлении мобилизации, дорогам было дано указание о развозке в срок до 14.00 23/VI-1941г. по всем хозединицам только в/графиков литер "А" и книжек расписания до 24.00 23/VI-1941 г.

На основании этого приказа, Управления дорог, приостановив начатую развозку из пунктов хранения устаревшей и нереальной мобдокументации, немедленно начали развозку по линии из Управлении дорог воинского графика литер "А" 1941 г. и книжек расписания и выписок из плана на внутриокружные воинские перевозки.

Таким образом, указанные обстоятельства, наличие в пунктах хранения и осуществление развозки устаревшей мобдокументации, а также еще и то, что на некоторых дорогах /Закавказская, М-Киевская, Томская и др./ отсутствовали отпечатанные книжки расписания по в/графику литер "А", - вызвали дополнительную затрату времени, чем и задержали развозку мобдокументации в установленный приказом НКПС №С-254/Ц срок.

Это привело к тому, что многие дороги не выдержали установленного приказом №С-254/Ц срока развозки документов /т.е. к 14.00 23/VI-1941г./, например: Сталинская ж.д. закончила развозку 23/VI в 18.00, Ю-Уральская 23/VI в 20.00, Белорусская 24/VI в 14.00, Одесская 24/VI в 6.00, не выдержала срока ярославская и ряд других. Но

дороги Р-Уральская, Октябрьская, Пермская, развозку закончили в срок и досрочно.

В Н В О Д Н

I. В целях обеспечения своевременной развозки мобдокументов из пунктов хранения линейным хоз"единицам, военные отделы Управлений дорог, в мирное время периодически практиковали опытную развозку фиктивной документации /мешки, ящики с макулатурой/. Для осуществления этого мероприятия заправлялись паровозы запаса, снаряжались мотодрезины, назначались поездные бригады, охрана и ответственный работник за развозку и вручение документов адресатам.

Эти поезда по утвержденным графикам и под особым контролем диспетчеров продвигались до пунктов назначения. Затем, на основе анализа хода выполнения этих опытных поездок, дороги издавали приказы по ликвидации выявленных недочетов.

2. Проведение указанных мероприятий дало определенные положительные результаты при об"явлении мобилизации, когда,в отдельных случаях, имевшихся затруднений,применялась для указанной цели даже авиация /дор.им.Куйбышева/, поэтому воинский график литер "А" и книжки расписания/или за отсутствием последних, выписки из графика литер "А"/, были развезены соответствующим адресатам до введения в действие воинского графика / 18.00 24/VI-1941 г./

3. Установленный мобпланом порядок развозки мобдокументов из пунктов хранения соответствующим адресатам практически себя оправдал, поэтому он может быть сохранен и на будущее.

4. В целях успешной реализации этого раздела мобплана, необходимо, чтобы в будущем вся заложенная в пункти хранения мобдокументация была все время реальной.

IV. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

В целях осуществления в военное время воинских и народно-хозяйственных перевозок, осуществления мобилизационных заданий, контроля за их выполнением, руководства эксплоатационной работой фронтовых и заграничных железных дорог, были проведены следующие мероприятия:

I. В ПРЕДВОЕННОЕ ВРЕМЯ

Ответственность работников ж.д. транспорта за выполнение государственного плана перевозок регламентирована "Правилами технической эксплоатации ж.д. СССР" и "Наставлением по мобподготовке ...".

Выполнение этой задачи в управлениях и отделах НКПС, в службах и отделах Управлений дорог, было возложено на заместителей Начальников по военной работе, которые и обязывались осуществлять мобподготовку дорог по обеспечению массовых перевозок.

"Наставлением по мобподготовке" /§342/ на Центральное Военно-Мобилизационное Управление НКПС было возложено руководство по обеспечению погрузки, определению маршрутов следования, срочности продвижения, станций выгрузки, погрузки, организации движения воинских перевозок. Все эти его указания для Центральных Управлений являлись обязательными. Непосредственное же оперативное руководство по обеспечению воинских перевозок, было возложено на Оперативно-Эксплоатационное Управление НКПС.

Для осуществления руководства эксплоатационной работой и работой по восстановлению в военное время на прифронтовых и заграничных железных дорогах, мобпланом было предусмотрено формирование и развертывание восьми Управлений уполномоченных Путей Сообщения фронта /УПС/. Положения об УПС фронта разработано не было. Согласно временного штата № 02/707 от 1938 года, УПС фронта типа "Р", предусматривалось в количестве только девяти человек, а по штату № 02/107 от 20/VI-41 г. уже-79 человек.

Головной восстановительный Отдел НКПС /ГВОТ/ -специальная восстановительная организация военного времени,-предназначался для руководства восстановительными работами на фронтовых ж.д. участках. ГВОТ"ы формировались согласно утвержденных положения о них и штата № 047/36 приказом НКПС от 10/IV-40г. за №сс-70/Ц, к которым были приданы все ремонтно-восстановительные спецформирования /Горемы, Подремы, Связьремы, Водремы/.

Головные восстановительные Отделы были подчинены УПС"м и обязаны были выполнять все его задания по восстановлению и разрушению жел.дор. устройств.

Структура Центрально-Военно-Мобилизационного Управления НКПС /ЦВМУ/ не преднамеренно, но оказалась построенной, таким образом, что в ней нашли свое отражение зародыши будущих органов военного времени и это оказало весьма положительное исходное влияние при их развертывании.

2. <u>В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ</u>.

а/ С об"явлением мобилизации, предусмотренные мобпланом Управления Уполномоченных Путей Сообщения фронтов, за

исключением дорог Востока и Средней Азии, были отмобилизованы в установленные сроки.

Приказами НКПС от 30 июня 1941 года за №сс-265-269 Управления УПС фронтов были созданы:

1. Западный фронт /т.Егоров/
2. Ю-Западный -"- /т.Некрасов/
3. С-Западный -"- /т.Воробьев/
4. Южный -"- /т.Кравченко/
5. Северный -"- /т.Бещев/

Приказом НКПС № 275/0217с от 3 июля 1941 года на Уполномоченных Путей Сообщения фронтов была возложена обязанность по организации надлежащего использования ж.д.транспорта для нужд фронтов, точному обеспечению выполнения заданий командования фронтов по воинским, санитарным и народно-хозяйственным перевозкам и восстановительным работам; по осуществлению руководства деятельностью всех отмобилизованных формирований НКПС /ВАО, ГВОТ"ы, Горемы, Связьремы, Подремы, Водремы, Голбазы/.

Уполномоченным НКПС по фронтам были подчинены начальники соответствующих дорог и начальники всех восстановительных, эксплоатационных формирований НКПС, входящих в район фронта с правом привлечения их аппарата к работе УПС.

Уполномоченные П.С. фронтов были подчинены непосредственно НКПС, причем, по вопросам восстановления и заграждения, на них возлагалась обязанность по выполнению требований командующих фронтов.

В соответствии с приказом НКПС №-С-19/Ц от 8 января 1942 г. /п.4/ на УПС в пределах фронтов было возложено руко-

водство всеми железнодорожными восстановительными и заградительными работами, для чего при УПС созданы были "Управления военно-восстановительных и заградительных работ /УВВР/.

На основании особого указания в феврале-марте 1942г., УПС были ликвидированы. В связи с этим руководство спецформированиями возложено на другие органы транспорта.

б/ В соответствии с постановлением ГОКО № ГКО-674-с от 15/IX-41г. и приказа НКПС №-С-496/Ц от 16/IX-41г., для быстрейшей ликвидации последствий разрушений на железных дорогах и лучшей организации восстановительных работ, на базе восстановительного отдела ЦВМУ организовано в НКПС "Военно-восстановительное Управление" /ВВУ/. На это Управление было возложено руководство всеми восстановительными организациями на дорогах и находящимися в непосредственном распоряжении УПС фронтов.

Вследствие чрезвычайно усложнившегося положения с восстановлением разрушенных врагом участков дорог, а также ввиду все еще продолжающейся раздробленности и маломощности восстановительных организаций, не обеспечивающих нужных темпов восстановления, непрерывности и прочности связи между фронтом и тылом по снабжению наступающих войск Красной Армии всем необходимым, в соответствии с постановлением ГОКО № 1095/с от 3 января 1942г., приказом НКПС №-С-19/Ц от 8 января 1942 г., в целях сосредоточения всех усилий и средств, необходимых для быстрейшего восстановления, было создано "Главное Военно-Восстановительное Управление НКПС" /ГУВВР"/.

В целях улучшения руководства восстановлением железных дорог и улучшения использования восстановительных средств, ликвидации многоступенчатости, параллелизма в работе, распыления квалифицированных сил в большом количестве звеньев аппарата, приказом НКПС №С-34/Ц от 11 января 1943 года,- главное управление военно-восстановительных работ и управления военно-восстановительных работ были реорганизованы /организация отделов вместо Управлений/.

В соответствии с Постановлением ГОКО №_____ от _____и на основании приказа НКПС №_____ от _____личный состав железнодорожных войск включен в состав ГУВВР"а. Это постановление ГОКО явилось чрезвычайно серьезным положительным организационным мероприятием, направленным к единому руководству об"единенными силами по восстановительным работам.

в/ Согласно п.4 №С-34/Ц от 11/1-43 г. приказа Головные Восстановительные Отделы /Гвот"ы/ упразднены как излишние уже ступени в системе восстановительных организаций, а личный состав использован на укомплектование технических отделов и проектных групп УВВРУов, спецформирований и штабов жел.дор.бригад.

г/ Структура моборганов на ж.д.транспорте претерпевала частые изменения в зависимости от конкретной обстановки, а именно:

I. На основании приказа НКПС № 715 от 8/ИП-47г.,Центральный Мобилизационный Отдел НКПС имел в своем составе 42 чел.

2. Усложнившаяся ситуация /на Востоке- события на Хасане, Халхин-Голе в 1938-1939гг.; на Западе- присоединение западных областей Украины и Белоруссии; на Сев-Западе- борьба с белофинами; война между фашистской Германией и западными государствами/, вызывала в последующие годы соответствующие изменения и дополнения.

Согласно утвержденного 14/ХП-40 г. штатного расписания ВМУ, предусмотрена следующая структура со штатом в количестве 135, а именно:

I/ Руководство 7; отделы ВМУ-2/Мобилизационно-плановый--19; 3/Перевозок -12; 4/Учета и анализа-4; 5/Оборонных капработ-10; 6/Восстановления и эксплоатации фронтовых дорог-11; 7/Материально-Технического обеспечения-11; 8/ПВО-9; 9/Военно-Промышленный-10; 10/Научного обобщения-4; 11/Сектор ВСП-3; 12/Сектор кадров-3; 13/Секретариат и спецчасть-23; 14/группа контроля-6 и 15/Группа подготовки кадров- 3.

3. В целях установления систематического изучения и контроля загрузки направлений, узлов, производства технических расчетов по направлениям грузопотоков, рационального использования пропускной способности и предупреждения возможных затруднений в работе дорог, согласно приказа НКПС № 290-с от 16 июля 1941 года, в составе ЦВМУ создана особая группа в количестве 40 чел.

4. Согласно приказа НКПС № 291с от 17 июля 1941 г. в составе ЦВМУ создан диспетчерский отдел со штатом в 133 человека.

5. В соответствии с приказом НКПС № 318с от 25 июля 1941 года в составе ЦВМУ организован отдел снабженческих

Пер

перевозок НКО, НКВМФ и НКВД со штатом в 80 человек.

6. В составе ЦВМУ организован отдел эвакоперевозок.

7. Согласно утвержденной структуры и штатного расписания приказом НКПС № 407с от 24 августа 1941 года на военное время, ЦВМУ было реорганизовано и усиленно, а именно:

Руководство -16 вел., отделы -1/оперативных перевозок-69; 2/военно-снабженческих перевозок-78; 3/эвакоперевозок-31; 4/Военно-санитарных поездов- 20; 5/подвижного состава -7; 6/Планово-Технический -34; 7/Восстановления--31; 8/оборонного строительства -7; 9/материально-техн. обеспечения -25; 10/ПВО и охраны-16; 11/Военно-промышленный-31; 12/Организационный-24; 13/Админ.хоз.-55; 14/Группа диспетчеров особого назначения -10, а всего 454 чел.

Структура и количественный состав военно-мобилизационных органов также претерпевала частые изменения во всех подразделениях железнодорожного транспорта /Отделы и сектора в Центральных Управлениях НКПС, НВО дорог и т.д./.

д/ Государственный Комитет Обороны, своим решением от 22 марта 1942 года за № 1482 /см.приказ НКПС № 108/ЦЗ от 25 марта 1942 года, признал неправильными и вредными существующую структуру управления и порядок руководства движением поездов. Основным и главным недостатком в этом вопросе, является одновременное дублирование руководства движением поездов одиннадцатью различными управлениями:

Оперативно-Эксплоатационным;

8-ю дорожно-территориальными /по направлениям/;

Военно-Мобилизационным;

Грузовым /с 6-ю диспетчерскими отделами/.

Эти управления дублировали работу друг друга, часто отдавали противоречивые распоряжения и этим сводили на нет руководство движением, телеграфная и телефонная связь, вследствие чего, была сильно перегружена.

Руководство паровозным хозяйством было рассредоточено в восьми дорожных управлениях, что способствовало резкому ухудшению и запущенности паровозного хозяйства.

Руководство вагонным хозяйством и хозяйством сигнализации и связи также было рассредоточено в восьми дорожных службах, что также нанесло большой вред хозяйству.

Таким образом, вместо единого руководства, оно осуществлялось распыленно, создалось нечто вроде федеративных отношений между дорожно-территориальными управлениями и службами по направлениям, ЦВМУ и ЦМ и др.

Поскольку указанное положение, в условиях военного времени, стало прямо губительным, и привело к большой дезорганизации всего движения на железных дорогах, в соответствии с решениями ГОКО от 22/Ш-42г. № 1483 и от 6/УІ-42г. №ГОКО-1891, Центральный аппарат НКПС был реорганизован, приспособлен к условиям военного времени, а новая структура его об"явлена приказами НКПС № 108/ЦЗ от 25/Ш-42г. и № 432/Ц от 10/УІ-1942 г.

е/ на базе отделов ЦВМУ были созданы:

1. Центральный Военный Отдел /ЦВО/.

2. На основании приказа НКПС № 108/ЦЗ от 25/Ш-42 г. и приказа ЦВМУ № 162 от 26/УП-42г. для организации отдела воинских перевозок /ОДВ/ в ЦД было откомандировано 180 человек.

3. В связи с значительно возросшими задачами в деле обеспечения своевременного выполнения заданий по выпуску предприятиями НКПС оборонной продукции -/вооружения и боеприпасов/, в соответствии с постановлением ГОКО №ГОКО-1891 от 6 июня 1942 г., на базе военно-промышленного отдела ЦВМУ, по приказу НКПС № 432/Ц от 10/июня 1942 года, организован Центральный Военно-Промышленный Отдел НКПС, с передачей ему также функций контроля за строительством бронепоездов.

Для выполнения этих же задач в системе производственных Управлений НКПС /ЦТР, ЦВР, ЦУМЗ, Метростроя,и др./, созданы военно-промышленные отделы.

4. Ввиду создавшегося серьезного положения с делом противовоздушной обороны на жел.дор.транспорте, в целях усиления местной противовоздушной обороны и быстрейшей ликвидации последствий налетов вражеской авиации на ж.д. транспорте, в соответствии с Постановлением ГОКО № ГОКО-4129с от 15 сентября 1943г., на базе отдела противовоздушной обороны ПВО и согласно приказа НКПС №-С-731/Ц от 21 сентября 1943г., организовано управление МПВО, а на дорогах - службы и участки МПВО.

ж/ Для осуществления руководства эксплоатационной работой на фронтовых и заграничных железных дорогах были соз-

даны:

1. В составе ЦД НКПС по приказу №С-1132/Ц от 30 декабря 1944 года Отдел № I /Военно-Эксплоатационный Отдел/ со штатом в 20 человек.

На этот Отдел возлагалось осуществление повседневной связи и руководства эксплоатационной деятельностью Военно-Эксплоатационных Управлений /ВЭУ/ и уполномоченных НКПС и ЦУПВОСО Кр.Армии жел.дор. фронтов.

2. Приказом НКПС №-С-57/Ц 20января 1945 г. Отдел № I ЦД, в частичное изменение приказа № 1132/Ц от 30/XII-44 г. временно преобразован в Военно-Эксплоатационную службу с оставлением тех же функций и со штатом в 30 человек.

3. В последующем, во исполнение Постановления ГОКО № ГОКО-7571с от 21 февраля 1945г. и согласно приказа НКПС № С-194/Ц от 23 февраля 1945 года, для руководства организованными фронтовыми военно-эксплоатационными управлениями по эксплоатации железных дорог на территории занятой Красной Армией, - организовано Центральное Военно-Эксплоатационное Управление НКПС /ЦВЭУ/ со штатом в количестве 139 чел.

В Ы В О Д Ы

1. Структура и штаты органов военного времени, установившаяся в ходе работы железных дорог в период Великой Отечественной войны, в основном, себя оправдала.

2. Созданные во время войны указанные выше органы военного времени обеспечивали более конкретное и оперативное руководство и гибкую маневренность работы железных дорог, дало возможность бесперебойно и своевременно снабжать армию всем необходимым.

3. Ряд органов военного времени, в основном, формировались и развертывались на базе структуры Центрального Военно-Мобилизационного Управления, что и следует иметь в виду на будущее время с учетом опыта их работы в период Великой Отечественной войны 1941-1945 г.г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № I

П Р И К А З
НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
№ 108/ЦЗ
26 марта 1942 года

О Центральном Управлении Движения

Государственный Комитет Обороны решением от 22 марта 1942 года № 1483 признал неправильными и вредными существующую в НКПС структуру управления и порядок руководства движением поездов по сети железных дорог.

Государственным Комитетом Обороны установлено, что основной недостаток заключается в том, что в НКПС руководством движения поездов в настоящее время, одновременно занимаются одиннадцать различных управления: Оперативно-эксплуатационное управление, восемь дорожных территориальных управлений, Военно-Мобилизационное управление и Грузовое Управление с шестью диспетчерскими отделами. Эти управления дублируют работу друг друга, часто отдают противоречивые распоряжения и указания дорогам и тем сводят на нет руководство движением.

Также установлено, что другим основным недостатком является то, что дело руководства паровозным хозяйством также рассредоточено в существующих восьми дорожных управлениях, вследствие чего работа паровозного управления НКПС оказалась выхолощенной, а паровозное хозяйство в сильно запущенном состоянии. При достаточном парке паровозов почти каждая дорога испытывает нужду в паровозах, ремонт

паровозов запущен, железнодорожные депо захламлены, в депо отсутствуют запасные части.

В НКПС в настоящее время существует такое положение, при котором Нарком Путей Сообщения и Начальник Оперативно-Эксплоатационного управления выпустили из рук дело руководства движением. Вместо единого централизованного руководства движением в НКПС фактически создались федеративные отношения между дорожными территориальными управлениями и между своими дорогами.

Такое положение с делом руководства движением, в условиях военной обстановки губительно сказалось на перевозках и привело к большой дезорганизации всего движения на железных дорогах.

Во исполнение решения Государственного Комитета Обороны НКПС П Р И К А З Ы В А Е Т :

I. Начальнику Центрального Управления Движения - заместителю Наркома Путей Сообщения осуществлять единое руководство движением поездов по сети железных дорог.

Воспретить всем другим управлениям НКПС отдавать до-рогам, отделениям и станциям распоряжения в отношении движения поездов.

2. Ликвидировать все дорожные территориальные управления НКПС, Военно-Мобилизационное управление и Оперативно-эксплуатационное управление НКПС.

3. Организовать Центральное Управление движения НКПС. В Центральном Управлении движения иметь:

а/ Начальников служб движения по следующим группам дорог:

Северо-Запада /Кировская, Октябрьская, Калининская, Ярославская , Северная/;

Запада-/Западная, Московско-Киевская/;

Центра -/Ленинская, Горьковская, Казанская, Пензенская/.

Мос.Узла-/Московско-Окружная/;

Юга - /им.Ф.Э.Дзержинского, Московско-Донбасская, Юго-Восточная, Северо-Донецкая/;

Кавказа -/Сталинградская, им.Ворошилова, Орджоникидзевская, Закавказская им.Берия/;

Средней Азии - /им.Куйбышева, Рязано-Уральская, Оренбургская, Туркестано-Сибирская, Ташкентская, Ашхабадская

Урало-Сибири - /Пермская, им.Кагановича, Южно-Уральская, Омская, Томская, Карагандинская/.

Дальнего Востока -/Красноярская, Восточно-Сибирская, им.Молотова, Амурская, Дальневосточная, Приморская/.

б/ Отдел регулировки порожних вагонов;

в/ Отдел воинских перевозок;

г/ Отдел перевозок наливных грузов;

д/ Технический отдел;

е/ Отдел графиков и пропускной способности;

ж/ Отдел работы станций и узлов;

з/ Отдел организации движения на восстанавливаемых участках;

и/ Отдел оперативного учета;

к/ Отдел кадров, труда и зарплаты;

л/ Отдел материального снабжения;

м/ Канцелярия.

4. Ввести штаты и оклады Центрального Управления движения, утвержденные постановлением Государственного Комитета Обороны /приложение № I - рассылается особо/.

5. Начальнику Центрального Управления Движения тов.КОВАЛЕВУ закончить организацию Центрального Управления движения в трехдневный срок.

В первую очередь укомплектовать службы движения с тем, чтобы с I8 часов 25 марта они приступили к работе в составе Центрального управления движения.

6. Передать организацию воинских перевозок на дорогах в службы движения. Для этой цели создать в службах движения дорог отделы воинских перевозок.

Начальнику Центрального Управления Движения т.КОВАЛЕВУ в трехсуточный срок представить на утверждение положение о Центральном Управлении движения и структуру и положение по службам движения на дорогах.

7. В целях ликвидации существующей неразберихи и запутанности в планировании перевозок воинских и народнохозяйственных, создать в НКПС отдел планирования перевозок, возглавляемый Заместителем Народного Комиссара Путей Сообщения. Соответственно создать также отделы и на дорогах.

8. Работников ликвидируемых дорожных территориальных управлений, занимавшихся в этих управлениях вопросами паровозного и вагонного хозяйств, планирования рабсилы, финансирования - перевести в соответствующие отраслевые управления паровозного и вагонного хозяйства, в Планово-экономический отдел и в Финансовый отдел НКПС.

9. Начальникам дорожных управлений совместно с Зам. начальника Отдела кадров т.ВОЛКОВЫМ весь аппарат со всей технической документацией и материалами передать соответственно:

Центральному Управлению Движения - работников технических и оперативно-распорядительных отделов;

Управлениям паровозного и вагонного хозяйства -соответствующих работников отделов эксплуатации и ремонта подвижного состава.

Планово-финансовому отделу - работников планово-финансовых отделов.

10. Ликвидировать плановые и отраслевые отделы по перевозке грузов и диспетчерский аппарат Грузового Управления.

Начальнику Грузового управления весь аппарат со всей технической документацией и материалами передать соответственно Центральному Управлению движения и Отделу планирования перевозок НКПС.

11. Начальнику Военно-Мобилизационного управления передать весь аппарат первого, второго, третьего, четвертого и технического отделов Центральному Управлению Движения.

12. Обязать начальника ЦОЧ т.КОЧЕТОВА в суточный срок передать отделу оперативного учета Центрального Управления движения работников, занятых составлением суточной отчетности /форма ДО-1 и ДО-3/ о работе дорог сети по размерам движения, погрузки, выгрузки и вагонного парка.

Для обеспечения нормальной и своевременной разработки суточной отчетности передать счетные машины /5 комптометров и 2"мерседеса"/.

I3. Разработку мероприятий по развитию пропускной способности, рассмотрению и согласованию проектов, развитию узлов, станций и направлений - возложить на Отдел Графиков и пропускной способности Центрального Управления движения.

I4. Для учета мобилизационных резервов, организации противовоздушной обороны на железнодорожном транспорте, контроля за спецформированием и для учета и бронирования кадров, создать в НКПС и в управлениях дорог Военные Отделы. Тов.ОДИНЦОВУ в суточный срок представить на утверждение структуру, штаты, оклады и положение о Военном Отделе НКПС и отделах на дорогах.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАРОДНОГО КОМИССАРА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ - Е.АРУТЮНОВ

верно:

У. ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ

Вопрос пропускной способности в системе мобилизационной подготовки железных дорог к работе в военное время, занимает особое место, ибо, в конечном итоге, этот вопрос является решающим фактором, определяющим как сроки, так и масштабы в деле подготовки страны к отмобилизованию и сосредоточению армий. От пропускной способности зависит также своевременность и непрерывность подвоза всего необходимого для действующих армий.

Поэтому вполне понятно то внимание, которое уделяется вопросам усиления пропускной способности важнейших стратегических ж.д.линий как у нас, так и за границей.

Наибольший об"ем работ по усилению пропускной способности важнейших коммуникационных и рокадных направлений был выполнен в соответствии с решениями Февральско-Мартовского Пленума ЦК ВКП/б/ 1937 г. XVШ-с"езда партии в период 1938-1941г.г., т.е. в период нарастания международных противоречий и развязывания империалистами фашистской Германии второй мировой войны. Это положение требовало неослабного внимания делу мобилизационной готовности железнодорожного транспорта. Поэтому небезынтересно охарактеризовать кратко положение с пропускной способностью важнейших стратегических направлений в 1938 и 1941 годах и какие, именно, в этот период были проведены мероприятия по ее усилению.

А. ОЦЕНКА КОММУНИКАЦИОННЫХ И РОКАДНЫХ ЖЕЛ.ДОР.ЛИНИЙ ПО ВОЙНСКОМУ ГРАФИКУ 1938 ГОДА.

I. Коммуникации.

В 1938 году Советский Союз располагал в районе западнее меридиана Москвы 16-ю основными коммуникационными жел.дор.линиями /см.стр.13/.

Пропускная способность указанных линий составляла 518 пар поездов, т.е. плотность на один километр западных границ могла быть достигнута примерно 0,36 /принимая протяженность от Балтийского до Черного моря по воздушной линии 1500 км./. Указанная плотность значительно ниже достигнутой Германией на западных и восточных ее границах.

Если по количеству основных коммуникационных линий положение в западном районе можно считать вполне удовлетворительным /средняя удаленность одной коммуникации от другой равна примерно 100 километрам/, то пропускная способность их была явно недостаточной.

Из 16-ти коммуникационных направлений имелось двухпутных 6 /с пропускной способностью от 45 до 72 пар/, а однопутных 10 /от 10 до 25 пар/.

Средняя пропускная способность однопутных линий составляла 18 пар поездов, что для линий стратегического значения — недостаточно.

На Кавказе имелась всего одна линия, на большем своем протяжении, однопутная -Ростов-Баладжары-Тбилиси-

Батуми с пропускной способностью по участкам:

Махач-Кала-Дербент	-	22 пары
Дербент-Баладжары	-	24 "
Баладжары-Тбилиси	-	32 "
Тбилиси-Самтредиа	-	27 "
Самтредиа-Батуми	-	18 "

От этой магистрали отходили две тупиковые линии к границе -Алят-Минджевань-6 пар поездов и Навтлуг-Джульфа -14 пар.

Связь центральных районов с Северо-Западом и Севером осуществлялась через три основные магистральные линии: Москва-Архангельск -13 пар поездов, Волховстрой-Мурманск-19 пар и Москва-Ленинград- 60 пар, а также через линию Сонково-Ленинград -14 пар. Кроме того через две линии, ведущие от Ленинграда к границе с Финляндией, а именно: Ленинград-Белоостров -75 пар и Ленинград-Васкелово- 22 пары.

Связь европейской части СССР и районов Урала с Дальним Востоком осуществлялась через единственную жел.дор.линию Омск-Владивосток протяженностью -6650 км.

В 1938 году магистраль от Омска до Карымской была двухпутной и далее на значительном протяжении однопутной, пропускная способность которых составляла:

Омск-Чулымская	-	50 пар поездов
Чулымская-Мариинск	-	53 " "

Мариинск-Тайшет - 48 пар поездов
Тайшет-Ксеньевская - 48 " "
Ксеньевская-Архара - 41 " "
Архара-Губерово - 31 " "
Губерово-Владивосток - 31 " "

Основным недостатком данного направления является малое количество подводящих линий к Советско-Маньчжурской границе. Так, магистраль от Читы до Владивостока имела всего три линии подводящих к границе - Карымская-Отпор /с выходом на КВЖД/ -16 пар, Куйбышевка-Благовещенск- 25 пар и Ворошилов-Гродеково- 17 пар поездов.

Среднеазиатский театр располагал всего двумя магистралями до Арыси-Туркестано-Сибирской ж.д. -18 пар и Кинель-Арысь-16 пар поездов.

На ст.Арысь указанные линии вливались в одну однопутную магистраль Арысь-Красноводск с пропускной способностью:

Арысь-Зиадин - 22 пары
Зиадин-Мары - 8 "
Мары-Красноводск- 14 "

От основной магистрали Арысь-Красноводск отходят три линии в сторону границы -Урсатьевская-Андижан -14 пар поездов, Каган-Сталинабад -8 пар и Мары-Кушка -8 пар.

Основным недостатком данного направления являются-низкая пропускная способность и наличие значительной диспропорции по участкам.

2. Р о к а д ы.

Рокадные линии являются связующим звеном коммуникаций и дают необходимую маневренность в движении воинских поездов как к границе, так и от нее.

По состоянию на 1938 год в районе западнее меридиана Москвы /на протяжении примерно 700 км./ имелось всего пять неполноценных однопутных линий с малой пропускной способностью /10-24 пары/ и фактически не связывавших всех коммуникационных направлений.

Пропускная способность рокадных линий характеризуется следующими данными:

1. Псков-Полоцк -12 пар поездов;

2. Ленинград-Одесса -от 24 пар на однопутных участках, до 72 пар поездов на двухпутных;

3. Гомель-Одесса - 12 пар;

4. Унеча-Снигиревка -8 пар;

5. Лихославль-Севастополь- 17 пар.

Единственная рокада, идущая с Севера на Юг и связывающая все основные направления -Ленинград-Одесса /через Дно-Витебск-Жлобин-Жмеринка/, имела всего 24 пары, за исключением двухпутных участков -Невель-Орша - 60 пар и Орша-Жлобин -72 пары.

Рокады удалены одна от другой на расстояние до 300 км. на Севере и от 70 до 200 км. на Юге.

На Севере была небольшая рокадная линия Псков-Идрица-Полоцк протяженностью 295 км. с пропускной способностью 12 пар поездов, связывающая важнейшие коммуника-

ционные линии, ведущие в Прибалтику-Всполье-Петсери, Москва-Себеж и Брянск-Полоцк.

Следовательно, Северная часть /от линии Москва-Минск/ имела две рокадные линии с общей пропускной способностью 36 пар, Южная -4 основные рокадные линии -61 пара поездов.

Отсутствие полноценных рокадных линий могло затруднить производство быстрых перебросок соединений Красной Армии с одного участка фронта на другой. Перевозки вдоль фронта можно было производить по крайне ломаным,кружным направлениям с перепробегом.

3. Железнодорожные узлы.

Важнейшие железнодорожные узлы сети и правильная организация их работы имеют в осуществлении массовых воинских перевозок исключительно большое значение.

В тоже время, по состоянию на 1938 год, многие узлы, расположенные на стратегически важных направлениях, имели массу недостатков как в путевом развитии, так и в развязке подходов и в конструкции горловин. Это положение приводило к тому, что на ряде следующих направлений узлы являлись узким местом, лимитирующим пропускную способность:

Ленинград-Луга-Псков-ограничивающим элементов являлся ст.Псков- 46 пар поездов, а перегоны -72 пары;,

Великие Луки-Новосокольники-Себеж-станции 25 пар, а перегоны -75 пар.

Подобное положение можно видеть и по другим важнейшим направлениям.

Многие узлы имели неудовлетворительные развязки подходов:- в одном уровне, отсутствие обходов, наличие угловых заездов и т.п., что снижало их маневренность и могло привести к его зашивке.

Особенно важно иметь большую маневренность в узлах, расположенных на меридианных направлениях /рокадах/ связывающих основные стратегические линии для возможности поворота потока груза с одного направления на другое.

С этой точки зрения большинство узлов, расположенных на рокадных линиях, указанным требованиям не удовлетворяло, например, по рокаде Ленинград-Одесса:

а/ Новосокольники- отсутствие прямого выхода с Ленинграда на Себеж и с Москвы на Невель;

б/ Полоцк - отсутствие прямого выхода с Великих Лук на Ленинград;

в/ Калинковичи- отсутствие прямого выхода с Овруча на Лунинец;

г/ Коростень- тоже с Житомира на Сарны.

Серьезные затруднения в работе узлов вызывало несоответствие между пропускной способностью линий, подводящих к узлу и выходящих из него, а именно:

а/ Шепетовка - вход 91 поезд, выход 74
б/ Коростень - вход 107 " " 74
в/ М и н с к - вход 121 " " 87
г/ Полоцк - вход 158 " " 48
д/ Конотоп - вход 107 " " 96
е/ Калинковичи- вход 106 " " 50

и т.д. /по данным 1941 года/.

Это приводило к зашивке не только самих узлов, но и целых направлений, что подтверждают воинские перевозки 1939 года, когда, например, Юго-Западная, Одесская и др. дороги испытывали серьезные затруднения из-за невозможности пропуска потока далее на Запад.

Многие ж.д. узлы и важные станции /Бологое, Вязьма, Смоленск, Орша, Жлобин, Гомель, Бобруйск, Фастов, Нежин, Котовск и др./ имели недостаточную длину приемо-отправочных путей, слабое путевое развитие, что, опять-таки, приводило к серьезным осложнениям в работе.

Б. ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, ПРОВЕДЕННЫЕ В ПЕРИОД 1938-1940 Г.Г.

Развитие сети железных дорог в период 1938-1940 г.г. подчинялось общему под"ему народного хозяйства, а также и обеспечению обороноспособности, главным образом, на Западе и Востоке Союза ССР.

Мероприятия по развитию сети были направлены как на усиление и реконструкцию существующих ж.д. линий, так и на строительство новых, в основном, линий стратегического значения.

За указанный период на сети железных дорог были проведены следующие основные работы:

1. Построено и сдано в эксплоатацию новых жел.дор. линий около 5600 км., в том числе линий стратегического значения:

а/ Веймарн-Сланцы - 57 км., дающей выход рокадной линии Полоцк-Идрица-Псков на важную коммуникацию Вологда--Таллин;

б/ Ручьи-Куолоярви- 162 км. и Петрозаводск-Суоярви--140 км., первая линия дает -выход с магистрали Волховстрой-Мурманск к финской границе и вторая -соединяет Мурманское направление с участками бывших финских железных дорог; также с целью приближения к финским границам были построены ветви Ругозерская-и Кестеньгская;

в/ Манзовка-Турий Рог -130 км. и Барановский-Посьет -186 км., дающие дополнительный выход к границе с магистрали Хабаровск-Владивосток;

г/ Угольная-Сучан-Находка -170 км. и Смоляниново--Дунай, выходящие к портам Тихого океана;

д/ Волочаевка-Комсомольск - 352 км.;

е/ Биробиджан-Ленинское - 122 км;

ж/ Улан-Удэ-Наушки - 247 км;

з/ Борзя-Соловьевск - 84 км. и далее на Баин-Тумен /247 км./.

и/ Колосовка-Водопой

к/ Армянск-Херсон

л/ Шашков-Цветково, а также и другие менее важные линии.

2. Построено и сдано в эксплоатацию вторых путей около 5000 км., в том числе на стратегически важных направлениях:

а/ Карымская-Хабаровск-Ворошиловск -2240 км., после

Вместо стр.№-43 ошибочно проставлена стр.№ 44, поэтому пропуска листа нет.

чего весь восточный ход стал двухпутным;

б/ Волховстрой-Петрозаводск- 284 км., что усилило железнодорожные линии подводящие к финской границе;

в/ Минск-Негорелое -43 км. и Полоцк-Бигосово -54км, что явилось продлением вторых путей коммуникационных направлений до старой границы;

г/ Деражня-Черный Остров -55 км-второй путь, идущий в обход узла Гречаны для разгрузки последнего;

д/ Москва-Брянск;

е/ Гудермес-Махач Кала и т.д.

3. Введена автоблокировка на участках общей протяженностью более 3000 км.

4. Построено вновь и реконструировано пунктов водоснабжения более 500, в том числе на приграничных дорогах: Амурской - 25 пунктов, Забайкальской -12, Одесской -14, Октябрьской -30, Белорусской-22, которые особо испытывали затруднения с водоснабжением.

5. Построено новых раз"ездов 142, в том числе на особо важных участках и дорогах:

Вырица-Оредеж- 4, Алят-Минджевань-14, Навтлуг--Джульфа- 9, Баладжары-Тбилиси-Батуми -7, Ташкентской-22, Ашхабадской -31.

6. Произведено усиление путевого развития следующих наиболее важных узлов: Бологое, Вязьма, Смоленск, Орша, Минск, Жлобин, Гомель, Бобруйск, Одесса, Котовск, Знаменка, Синельников, Запорожье, Ашхабад, Чарджоу, Евгеньевка, Ружино, Ворошилов, Манзовка, Сучан, Архара, Ин, Вяземская,

Волочаевка, Комсомольск, Хабаровск.

7. Произведено удлинение приемо-отправочных путей до 720 метров на станциях следующих основных направлений: Киев-Торжок, Минск-Радошковичи, Брянск-Гомель-Осиповичи, Нежин-Фастов, Киев-Коростень, Фастов-Жмеринка, Москва-Курск, Курск-Льгов, Курск-Мармыжи, Орел-Елец, Навтлуг-Джульфа, Баладжары-Тбилиси-Батуми, Хабаровск-Владивосток и других.

8. Введены паровозы более мощных серий на направлениях: Москва-Минск, Москва-Клин, Хутор Михайловский-Унеча/серия "ФД", вместо серии "Э"/; Унеча-Орша, Помощная-Одесса, Знаменка-Пятихатки, Знаменка-Кременчуг, Знаменка-Долинская, Губерово-Владивосток/серия "СО^{К}", вместо серии "Э"/;, Чернигов-Гомель-Жлобин, Гомель-Калинковичи, Жлобин-Овруч, Одесса-Котовск-Вапнярка/серия "Э", вместо серии "Г"/ тоже- и на многих других участках тыловых дорог.

Кроме изложенного, на особо важных направлениях, были проведены следующие мероприятия:

а/ Произведено устройство обходов и соединительных ветвей в Ленинградском узле общим протяжением 30 км, в том числе прямой выход с Московского направления на Балтийскую линию /Предпортовая-Лигово/;

б/ Построен второй мост через р.Нева на линии Мга-Охта;

в/ Строительство соединительной ветви ст.Духовская /Западной ж.д./ - М.Киевская ж.д.;

г/ Замена на Белорусской ж.д. 29 деревянных мостов железобетонными;

д/ Строительство Гомельского обхода;

е/ Замена на участке Жмеринка-Могилев Подольский, телеграфного способа сношений по движению поездов жезловой системой;

ж/ Строительство Южного выхода Угловая-Угольная, Дубининский-Воздвиженский /Приморская ж.д./;

з/ Ряд глубоких обходов крупных мостов на востоке, а именно: Тарский-Адриановка, Борзянский, Иманский, Уссурийский, Хорский, Бикинский, Тунгузский,/Волочаевка/, Амурский подводный тоннель, Байкал-Слюдянка /обвальный участок/ и другие.

и/ Введение полуавтоматической блокировки на участке Губерово-Ворошилов /Приморская ж.д./ и на участках Амурской ж.д. общим протяжением 248 км.

В. ОСНОВНЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ К НАЧАЛУ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ /по воинскому графику лит."А" 1941 г./

В результате проведенных в 1938-1940 г.г. мероприятий по усилению стратегически важных линий, пропускная способность к старым западным границам несколько поднялась и достигла к 1941 году 578 поездов вместо 518 в 1938 году, т.е. увеличилась на 60 поездов за счет

выполненных работ по усилению пунктов водоснабжения, открытию новых раздельных пунктов, развитию станций и др., в основном по следующим направлениям:

а/ Москва-Минск на 27 пар поездов

б/ Лозовая-Олевск на 9 " "

в/ Ясиноватая-Пепетовка 8 "

г/ Орел-Калинковичи на 7 "

Положение с пропускной способностью основных стратегически важных коммуникационных направлений по состоянию на 1941 год /по воинскому графику лит."А"/ характеризуется следующими данными:

№№ пп	Наименование направления /в скобках конечный пункт коммуникации к новым границам/.	Пропускная способность: 1938г.	1941г. /старые границы/	1941г. /новые границы/
1	Вологда-Нарва /Таллин/	22	24	24
2	Всполье-Псков /Вентспилс/	24	24	12
3	Москва-Себеж /Лепая/	25	25	16
4	Москва-Минск /Брест/	45	72	48
5	Москва-Могилев-Подольский /Вадул/	18	18	18
6	Горбачево-Тимковичи	24	24	-
7	Орел-Калинковичи /Жабинка/	53	60	24
8	Ворожба-Гречаны /Львов/	48	48	24
9	Харьков-Котовск /Бельцы/	10	15	9
10	Лозовая-Олевск /Ковель/	14	23	23
11	Ясиноватая-Пепетовка /Ковель/	60	68	36
12	Ленинград-Псков /Белосток/	23	23	12
13	Бологое-Полоцк /Черемха/	72	72	24
14	Орша-Пепетовка /Стрый/	13	15	11
15	Брянск-Бигосово /Мемель/	19	19	14
16	Бахмач-Минск /Вирбалис/	48	48	22
	Итого:	518	578	318

Из приведенных данных видно, что наряду с повышением пропускной способности подводящих линий к старой границе, налицо оказалось резкое падение парности к границе 1939-1940 г.г. /снижение на 260 пар поездов/.

Такое резкое снижение пропускной способности основных направлений к границам 1939-1940 г.г. об"ясняется тем, что железные дороги западных областей Украины и Белоруссии, Прибалтики /Эстонская, Латвийская, Литовская/ и Молдавии /Кишиневская/, присоединенные к жел.дор.сети СССР в 1939-1940 г.г., имели незначительные размеры пропускной способности вследствие их слабой технической оснащенности, а также вследствие значительных разрушений /главным образом, искусственных сооружений/ на дорогах Западной Украины и Западной Белоруссии.

На дорогах Белостокской, Брест-Литовской, Ковельской и Львовской в путь были уложены, в основном, рельсы типа Па и легче, с большим износом, на песчаном балласте толщиной 10-15 см., поэтому допускаемые скорости были незначительны.

На указанных дорогах было разрушено во время военных действий в 1939 г. около 100 /в основном больших/ мостов, которые были восстановлены временно, с низкими допускаемыми скоростями.

Большинство станций этих дорог имели короткие приемоотправочные пути и слабое развитие горловин, что

также являлось узким местом в пропускной способности.

Основной же причиной падения пропускной способности являлось то обстоятельство, что важнейшие двухпутные направления от старой границы имели однопутные выхода и не могли быть использованы на полную свою мощность. Например: Ворожба-Гречаны, Бахмач-Минск, Бологое-Черемха, Орел-Жабинка.

На снижение пропускной способности повлияло также и то обстоятельство, что коммуникационные линии Горбачево-Тимковичи и др.,доведенные до старых границ , выходы к новым границам не имели,поэтому они и потеряли свое значение как подводящие к границе.

Работы, намеченные для проведения в 1941 г. на дорогах Западной Украины и Западной Белоруссии по усилению пропускной способности, выполнены не были вследствие внезапного нападения фашистской Германии.

Положение с пропускной способностью жел.дор.линий на Севере и Северо-Западе к началу Отечественной войны было следующим:

На Карельском перешейке, в связи с изменением границ, положение с пропускной способностью линий, подводящих к границе от Ленинграда, вследствие присоединения слабых, сильно поврежденных военными действиями однопутных участков бывших финских ж.д.резко ухудшилось, например, по линиям -Ленинград-Белоостров и Ленинград-Васкелово в 1938 году она составляла 97 пар, а в 1941 году снизилась до 41 пары.

Что же касается участков советско-финской границы, обслуживаемых магистралью Волховстрой-Мурманск, то здесь положение значительно улучшилось. Ввод в эксплоатацию вторых путей на участке Волховстрой-Петрозаводск, а также окончание строительства новых жел.дор. линий - Ручьи-Куолоярви, Петрозаводск-Суоярви и ветвей Ругозерской и Кестеньгской -дал возможность усилить подвод поездов к границе с этого направления.

Пропускная способность основных направлений Петрозаводск-Мурманск и Вологда-Архангельск к их конечным пунктам осталась неизменной и составляла на 1941 год до Мурманска 19 пар и до Архангельска 13 пар поездов.

Ниже приведены основные железнодорожные линии и участки Запада и Северо-Запада, имевшие явно недостаточные размеры пропускной способности, которые не обеспечивали удовлетворение требований НКО.

Участки	Пропускная способность	Пред"явлено НКО	Превышение
Сорокская-Кандалакша	19	30	11
Ленинград-Терюсева	31	48	17
Терюсева-Выборг	21	28	7
Минск-Молодечно	17	24	7
Молодечно-Богданов	9	24	15
Богданов-Лида	19	24	5
Лида-Гайновка-Черемха	20	48	28
Волковыск-Белосток	22	24	2
Минск-Барановичи	46	48	2
Жабинка-Брест	68	96	28
Здолбуново-Красне	28	32	4
Красне-Львов	47	50	3
Львов-Яворов	5	12	7
Шепетовка-Здолбуново	45	48	3
Биргово-Даугавпилс-Крустпилс	14	32	18
Крустпилс-Рига	18	32	14
Бендеры-Болград	10	16	6
Бендеры-Унгены	11	16	5
и многие др.менее важные участки			

Кроме того, на ряде участков стратегически важных направлений, пред"явленная НКО парность полностью занимала пропускную способность /не оставалось ни для народно-хозяйственных грузов, ни для технического резерва/. Например: Псков-Идрица, Днепропетровск-Снигиревка, Белосток-Лапы, Цареконстантиновка-Федоровка, Абрене-Гулбене, Себеж-Крустпилс-Елгава-Лепая, Тирасполь-Бендеры и др.

Магистраль Омск-Владивосток, обеспечивающая Дальневосточный театр на всем протяжении, к 1941 году была двухпутной. Пропускная способность от Архары до Владивостока составляла 41 пару, против 31-в 1938 году.

Увеличилась пропускная способность линий, подводящих к границе: Куйбышевка-Благовещенск с 20 до 25 пар; Карымская-Отпор с 24 до 27 пар поездов. Закончены строительством и сданы в эксплоатацию линии Манзовка-Турий Рог - 14 пар, Манзовка-Варфоломеевка-11 пар и Барановский--Посьет -14 пар.

Следовательно основной недостаток жел.дор.линий Дальнего Востока / малая пропускная способность главного хода Омск-Владивосток и недостаток подводящих к границе линий, имевший место в 1938 году/ еще был, но к 1941 г. в значительной мере он устранен и основные потребности фронта могли удовлетворяться значительно лучше, чем в 1938 году.

Пропускная способность железнодорожных линий Кавказа к началу Великой Отечественной войны в сравнении с

1938 г. несколько увеличилась и по участкам составляла:

№№ пп	Участки	Пропускная способность		
		1938г.	1941г.	Увеличение
I	Махач-Кала-Дербент	22	28	6
2	Дербент-Баладжары	24	28	4
3	Баладжары-Тбилиси	32	32	-
4	Тбилиси-Самтредиа	27	27	-
5	Самтредиа-Батуми	18	18	-
6	Алят-Минджевань	6	14	8
7	Навтлуг-Джульфа	14	14	-

Следовательно, непосредственно на Кавказ можно было подводить на 6 поездов больше, чем в 1938 году. Серьезное улучшение положения заключалось в том, что приграничная линия Алят-Минджевань была значительно усилена и пропускная способность ее поднята с 6 до 14 пар поездов. Но существенным недостатком к началу войны являлась тупиковость участков Навтлуг-Джульфа и Алят-Минджевань. Строительство всей этой линии было закончено лишь во время войны.

На железнодорожных магистралях, ведущих в Среднюю Азию, пропускная способность так же несколько увеличилась и к 1941 году составляла:

№№ пп	Участки	Пропускная способность		
		1938 г.	1941г.	Увеличение
I	Семипалатинск-Арысь	18	22	4
2	Кинель-Арысь	21	23	2

№№ пп	Участки	Пропускная способность		
		1938г.	1941г.	Увеличение
3	Арысь-Урсатьевская	21	27	6
4	Урсатьевская-Каган	22	22	-
5	Каган-Мары	8	19	11
6	Мары-Красноводск	14	16	2
7	Урсатьевская-Андижан	15	19	4
8	Каган-Сталинабад	8	10	2
9	Мары-Кушка	8	11	3

Увеличение пропускной способности достигнуто, в основном, за счет строительства новых раз"ездов на дорогах - Ташкентской, в количестве 22, и Ашхабадской -31 раз"езда.

Положительным моментом является резкое увеличение пропускной способности на участке Каган-Мары с 8 до 19 пар, лимитировавшем ранее весь Красноводский ход.

В связи с тем, что в 1939-40 г.г. граница была значительно отодвинута на Запад/примерно на 300-400 км./ положение с меридианными линиями /рокадами/ значительно ухудшилось. Основная рокадная линия Ленинград-Одесса оказалась на значительном удалении от границы, особенно в Северной и центральной части /от 500 до 600 км./ и не могла, конечно, удовлетворять требованиям прифронтовой рокады.

Новая рокадная линия Рига-Гречаны /через Вильнюс-Лунинец-Здолбуново/, была слишком маломощной, имела всего 15 пар, к тому же на ряде участков, проходила

через коммуникационные линии Шауляй-Линкайчай, Кайшадорис-Вильнюс, Здолбуново-Шепетовка, т.е. по участкам, пропускная способность которых, по существу, занималась перевозками по широтным направлениям. Следовательно, на эту меридианную линию какие либо серьезные задачи возлагать было невозможно.

Старые рокадные линии в сравнении с 1938 годом существенных изменений не претерпели, если не считать повышения пропускной способности некоторых из них, что видно из следующих данных:

№№ пп	Рокады	Пропускная способность		
		1938г.	1941 г.	Увеличение
1	Гомель-Одесса	12	18	6
2	Унеча-Снигиревка	8	17	9
3	Лихославль-Севастополь	17	25	8

Кроме того, в связи с окончанием строительства линий Сланцы-Веймарн, рокада Полоцк-Псков, получила выход на широтную линию Вологда-Таллин. Но ввиду малой пропускной способности участка Псков-Веймарн /8 пар поездов/, это обстоятельство существенного значения не имело.

Из всего изложенного по вопросу о рокадных линиях следует сделать вывод, что положение с маневренностью железнодорожной сети на Западе в 1941 году значительно ухудшилось в сравнении с 1938 годом. Рокадные линии основной жел.дор. сети были на значительном удалении от границы. Линия же Рига-Гречаны была не приспособлена для выполнения столь ответственной задачи, как связь основных подводящих к границе магистралей.

Г. МЕРОПРИЯТИЯ, ПРОВОДИМЫЕ ВО ВРЕМЯ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Во время войны, когда некоторый период времени железнодорожная сеть Запада и Юга была в руках противника, оставшаяся в наших руках жел.дор. сеть, вследствие слабой развитости, не имела достаточной маневренности и с огромным напряжением обеспечивала потребности в перевозках армий и грузов снабжения.

Поэтому, начиная уже с 1941 года, были приняты меры к строительству новых жел.дор.линий, преимущественно для обеспечения нужд отдельных фронтов и усилению существующих, в основном, в Поволжье и на Урале.

Новое жел.дор. строительство.

В период с 1941 по 1945 г.г. было построено новых жел.дор. линий:

1941 г. - 2040 км.
1942 г. - 2800 км.
1943 г. - 520 км.
1944 г. - 3320 км.
1945 г. - 300 км.
Итого- 8980 км.

Наиболее важными, с военной точки зрения, линиями, построенными за эти годы, были:

I. Линии, построенные в 1941 году:

а/ Сорокская-Обозерская протяженностью 359 км; соединила две важные меридианные магистрали Москва-Архан-

гельск и Волховстрой-Мурманск.

Срочность сдачи в эксплоатацию данной линии /строительство было начато до войны/ обусловливалась тем обстоятельством, что уже в 1941 году участок Свирь--Массельская Кировской ж.д., был оккупирован немецко--финскими войсками и важнейший северный порт Мурманск, а также Северный фронт, были отрезаны от остальной части Союза.

Линия же Сорокская-Обозерская давала новый выход из района Мурманска в Европейскую и Азиатскую части Советского Союза. Эта линия в 1941 году, на момент сдачи ее в эксплоатацию, имела пропускную способность всего 4 пары, но уже в 1943 году парность была доведена до 14.

б/ Миндживань-Джульфа протяженностью 126 км. и тупиковая линия Османлы-Астара- 220 км. /Закавказская ж.д./. Эти линии строились для обеспечения железнодорожными связями приграничных районов Закавказья и для создания большей маневренности в движении по пограничной линии.

2. Линии, построенные в 1942 году:

а/ Войбокало-Ладожское Озеро протяженностью 34 км. Линия обеспечивала подвоз грузов непосредственно к Ладожскому озеру для перегруза на плавсредства и доставки в осажденный Ленинград;

б/ Тихвин-Будогощь протяженностью 75 км. была построена с целью соединения двух основных магистралей-- Москва-Сонково-Будогощь и Вологда-Тихвин-Волховстрой, питавших Ленинградский и Волховский фронты.

в/ Сталинград-Владимировка протяженностью 165 км. с паромной переправой через р.Волга. Необходимость срочного строительства данной линии вызывалась как тем обстоятельством, что к Сталинграду с левой стороны Волги от Астраханской магистрали не было подходов, так и тем, что немецко-фашистские войска, подойдя в 1942 году к Сталинграду, заняли основные жел.дор.линии Лихая-Сталинград и Тихорецкая-Сталинград, вследствие чего Сталинградский фронт обеспечивался единственной железнодорожной линией Поворино-Сталинград с пропускной способностью 23 пары поездов и водным путем по реке Волге, чего было недостаточно.

Новая жел.дор.линия Владимировка-Сталинград с пропускной способностью 12 пар, сыграла огромную роль в деле разгрома Сталинградской группировки немецко-фашистских войск;

г/ Кизляр-Астрахань протяженностью 348 километров дала выход с Кавказа на линию Астрахань-Саратов, т.е. соединила кратчайшим путем Кавказ с районами Поволжья и Урала. Пропускная способность данной линии по состоянию на 1944 год составляла 14 пар поездов.

3. Линии, построенные в 1943 году:

а/ Жихарево-Плиссельбург протяженностью 46 километров. Построена для обеспечения подвоза всего необходимого к осажденному Ленинграду при поступлении с линии Вологда-Волховстрой и с дальнейшим переходом по новой линии на тупиковое направление Ленинград-Мел.Ручей-Дубровка. Необходимость строительства данной линии обусловливалась тем, что участок Рыбацкое-Мга коммуникационной линии Вологда-Ленинград был перерезан противником.

б/ Линия Торопец-Ст.Торопа-Ильино протяженностью 61 километр.

В момент, когда в руках противника находился ж.д. узел Великие Луки и участок Нелидово-Ржев вкл., встала необходимость строительства данной линии для обеспечения снабжения наших войск, расположенных в районе южнее ж.д. линии Ржев-Великие Луки. Движение поездов осуществлялось через Лихославль-Соблаго-Торопец и далее по участку главной линии Калининской ж.д. с выходом на тупиковые участки: ранее существовавший -Земцы-Ломоносово и новый участок -Старая Торопа-Ильино.

в/ Линия Бзыбь-Сухуми протяженностью 58 км. была построена для соединения Северо-Кавказской и Закавказской железных дорог с целью получения второго кавказского хода /от Армавира/, что увеличивало подвод поездов на Кавказский театр и обеспечивало улучшение маневренности ж.д.сети в этом районе. Кроме того, обеспечивало железно-

дорожной связью важные черноморские порты -Туапсе, Поти, Батуми.

4. Линии, построенные в 1944 году:

а/ Свияжск-Киндяковка-Сызрань-Сенная-Саратов-Иловля общим протяжением 980 километров; с вводом в эксплоатацию всех участков явилась важной магистралью, идущей параллельно Волжскому водному пути и связывающей Кавказ и Черноморское побережье с районом Поволжья и Урала.

Данная магистраль являлась в 1944 году первой рокадной линией /со стороны Урала/, связывающей важнейшие коммуникационные направления, идущие с Урала и Средней Азии на Запад, а именно: Свердловск-Казань-Москва; Челябинск-Ульяновск-Москва; Челябинск-Куйбышев-Тула-Вязьма и далее на Запад; Ташкент-Илецк-Саратов-Кочетовка-Смоленск, а также линию Сталинград-Елец-Брянск-Гомель;

б/Западное полукольцо Большой Московской Окружной дороги -Икша-Поварово-Манихино-Кубинка-Бекасово-Столбовая-Михнево общим протяжением 278 км. Это строительство вызывалось необходимостью разгрузки Московского жел.дор. узла от транзитного потока груза;

в/ Линия Крымская-Сенная протяженностью 98 км. /Сев.-Кавказской ж.д./, которая строилась для обеспечения операций Приморской Армии против немецких армий, засевших в Крыму. При постройке моста через Керченский пролив, эта линия будет играть колоссальную роль как кратчайший путь с Кавказа к Западным границам /через Крымский полу-

остров/ с разгрузкой Ростовского хода.

Помимо строительства новых жел.дор.линий, необходимость заставила провести ряд мероприятий и по переустройству существующих обустройств, в основном, узлов. Эти мероприятия сводились к следующему:

I. Укладка дополнительных приемо-отправочных путей, маневровых вытяжек, развитие горловин и,в первую очередь, на основных узлах дорог: Юго-Западной, Сталинской, Белорусской, Южной, Южно-Донецкой, Северо-Донецкой и др.

2. Устранение враждебности маршрутов приема и отправления поездов.

3. Постройка соединительных ветвей и обходов, развязка подходов в узлах. Эти работы были проведены на узлах дорог Северо-Донецкой, Ковельской, Северной и др.

На Калининской ж.д. большую роль сыграли обходная ветвь Великополье-Таборы и ветвь в обход узла Соблаго.

На Юго-Восточной ж.д.- обходные пути в узле Лиски, для направления потока в обход узла с Севера на Восток и обратно.

На Сев.Кавказской ж.д. большую роль играл Аксайский обход, протяженностью 33 км., который давал возможность пропуска поездов без захода в Ростовский узел.

4. Дополнительное путевое развитие /на ряде дорог/, предузловых станций, выполняющих часть сортировочной работы узла.

5. Удлинение станционных путей и усиление верхнего строения пути и в особенности на дорогах Белорусской, Западной, Северной, Юго-Западной, Моск.Киевской ж.д. и др.

Помимо обычных методов увеличения пропускной способности- строительства и реконструкции железных дорог, во время войны применялись методы и приемы чисто эксплоатационного характера, которые позволяли значительно лучше использовать наличные средства и добиваться пропуска большего количества поездов, нежели это допускала расчетная пропускная способность. Например:

I. Отправление поездов вслед-в дневное и ночное время, на всех без исключения перегонах, при любом профиле пути, с соблюдением особой бдительности паровозной и кондукторской бригадами.

2. Пакетное движение с помощью живой блокировки. Этот метод применялся, в основном, при эвакоперевозках.

3. Применение непарного графика движения поездов и отправление сдвоенных составов.

4. Организация одностороннего движения.

5. Открытие дополнительных раздельных пунктов на лимитирующих пропускную способность перегонах, и другие менее существенные приемы.

В В О Д Н

I. Западный театр военных действий к началу Великой Отечественной войны был достаточно обеспечен пропускной способностью основных подводящих линий по старой

государственной границе и совершенно недостаточно по государственной границе 1939-1940 г.г. Разрыв выражался в 260 пар поездов.

2. Недостаточное обеспечение железнодорожными линиями и их пропускной способностью Кавказского направления: -всего одна подводящая линия, к тому же тупикового характера, в пограничных районах.

3. Наиболее насыщенной железнодорожными линиями, а ,следовательно, и наиболее приспособленной для ведения войны была Юго-Западная часть Союза, главным образом, район Львова.

4. Железнодорожные связи между отдельными театрами войны были недостаточны: Кавказ с Западом связывался одной магистралью, на большем своем протяжении однопутной; Дальний Восток с западной частью -одной двухпутной магистралью, проходящей на значительном расстоянии в непосредственной близости от границы /особенно участок Хабаровск-Владивосток/; Среднеазиатская часть - связывалась с Европейской частью однопутной магистралью Арысь-Кинель и с районами Сибири и Дальнего Востока также однопутной линией Туркестано-Сибирской ж.д.

5. Пропускная способность основных подводящих жел.дор. направлений имела разрыв с пропускной способностью линий, подводящих непосредственно к границе. На Западе этот разрыв получился вследствие слабости бывших Польских дорог; на Севере, Востоке, Ср.Азии и Кавказе -

вследствие того, что данные районы для связи с остальной частью Союза имели всего по одной жел.дор. линии.

6. В развитии приграничных линий имелся серьезный недостаток в той части, что пропускная способность участков, подходящих к основным узлам с тыла, на много превышала пропускную способность участков, идущих от узлов в сторону госграниц. Результат такого развития -неизбежная зашивка узлов и целых направлений.

7. Значительное количество участков стратегически важных направлений не обеспечивали пропуска пред"явленной НКО парности. Это /видимо/ результат слабой увязки в работе органов Военных Сообщений с органами транспорта.

8. Пропускная способность однопутных линий была явно недостаточной /средняя по коммуникационным линиям - - 18 пар/.

9. Недостаточное количество рокадных линий на Западе и фактически отсутствие полноценных рокад, связывающих все коммуникационные направления.

10. В связи с окончанием строительства вторых путей и подводящих к границе линий, положение на Дальнем Востоке было несколько улучшено.

11. На большинстве важных направлений пропускная способность развивалась без серьезной связи между отдельными элементами /перегоны, станции, водоснабжение и др./, что привело к наличию резкой диспропорции. Например, Ве-

ликие Луки-Себеж, где имелось по перегонам 75 пар, станций 25, водоснабжения 71; Минск-Негорелое -перегонн 27, станции 40, водоснабжение -20. Это приводило к напряжению в работе одних элементов при одновременном наличии значительных резервов в других.

I2. Недостаточное развитие основных стратегически важных узлов -неудовлетворительные развязки подходов, особенно на двухпутных линиях; недостаточное путевое развитие, короткость приемо-отправочных путей, отсутствие /в большинстве случаев/ обходных ветвей и т.д.

I3. Ограничивающими элементами в пропускной способности, в большинстве случаев, являются -на однопутных линиях перегоны, на двухпутных-станции и водоснабжение.

отп.2 экз.
зак.№-05/87
исп.Новичков
ФФ

VI. ПОГРУЗОЧНО-ВЫГРУЗОЧНЫЕ ОБУСТРОЙСТВА

1. Подготовка и организация выгрузочных районов до начала Великой Отечественной войны

1. Для обеспечения операций по массовой выгрузке и погрузке войск и воинских грузов, мобпланом предусматривалась подготовка обустройств выгрузочных районов.

2. Глубина выгрузочных районов "Наставлением по мобилизационной подготовке жел.дор.СССР" была установлена в пределах: основной - 120 км и дополнительной /резервной/ - от 120 до 250 км.

3. Расчет потребности выгрузочных мест в выгрузочных районах производился, исходя из следующего:

а/ обеспечения выгрузки всех поездов, нанесенных на воинский график;

б/ учета потребности необходимого времени на подачу, выгрузку и уборку вагонов в соответствии с технологическим процессом работы станции выгрузки.

В целях ликвидации возможных затруднений выгрузочных мест по выгрузке, при сбоях в движении поездов, "Наставлением по мобилизационной подготовке жел.дор.СССР и их работе в военное время", - было предусмотрено увеличение их пропускной способности: -

для обустроенных выгрузочных районов на 30%;

для вновь строящихся на 100%.

Генеральным Штабом и НКПС, по мобплану, была намечена организация выгрузочных районов на следующих направлениях с указанием количества погрузочно-выгрузочных устройств:

Наименование дорог, входящих в данное направление.	Границы выгрузочных районов	Основной или резервный р-н	Протяженность /в км./	Количество погрузочно-выгрузочных мест					ПРИМЕЧАНИЕ
				Станций выгрузки, имеющих ПВМ	Потребность по расчету	Всего имелось в наличии	в т.ч.: Платформ длиной об. не менее 150 мт	Площадок	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	1. СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ								
Кировская	1. Сердоболь-Маткасельня-Пяльнярви-Янисьярви-Питкяранта.	Основ.	140						
	2. Янисьярви-Суоярви	"	83						
	3. Суоярви-Петрозаводск.	"	136						
	4. Ругозеро-Кочкома	"	41						
	5. Костенга-Лоухи	"	63						
	6. Мурманск	Резер.	-						
	7. Апатиты-Лоухи	Осн.	262						
	8. Кемь-Кемь-Пристань.	Рез.	13						
	9. Сорокская-Сорокская Пристань.	"	4						
	10. Медвежья-Гора	"	-						
	11. Петрозаводск-Лод.-Поле	"	161						
	12. Волховстрой-Лод. Поле.	"	121						
	13. Кандалакша-Куолоярви.	Осн.	165						
				16	58	22	1	21	
Октябрьская	1. Ленинград-Белоостров.	Рез.	32/43						
	2. Тюрисева-Выборг	Осн.	85						
	3. Белоостров-Кайвисто.	"	93						
	4. Кайвисто-Выборг /искл./	"	52						
	5. Выборг-Антреа-Хиитола.	"	92						
	6. Хиитола-Сердоболь	"	86						
	7. Пискаревка-Хиитола	"	165						
	8. Пискаревка-Ладожское Озеро.	Рез.	46						
				46	68	52	5	47	

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Эстонская	1.Валга-Псков	Рез.	123						
	2.Нарва-Тапа	Осн.	132						
	3.Тапа-Таллин	"	81						
	4.Таллин-Хаапсалу	"	105						
	5.Тапа-Тарту	Рез.	113						
	6.Тарту-Валга	"	83						
	7.Тарту-Петсери	"	88						
				15	36	17	4	13	
Латвийская	1.Рига-Елгава	Осн.	43						
	2.Рига-Тукумс	"	68						
	3.Рига-Плявиняс	"	112						
	4.Тукумс-Вентспилс	"	108						
	5.Рига-Ерики	"	69						
	6.Рига-Руена	"	149						
	7.Елгава-Тукумс	Рез.	56						
	8.Елгава-Лепая	Осн.	178						
	9.Елгава-Реньге /Можейкяй/.	"	76						
	10.Елгава-Сверляй/Шауляй/	"	33						
	11.Елгава-Крустпилс	Рез.	137						
	12.Лепая-Луше /Шауляй/	Осн.	71						
	13.Двинск-Бигосово	Рез.	83						
	14.Двинск-Крустпилс	"	88						
	15.Крустпилс-Резекне	"	105						
	16.Абрене-Гулбене	"	89						
	17.Гулбене-Ерики	"	105						
	18.Резекне-Себеж	"	85						
	19.Абрене-Резекне-Двинск	"	162						
	20.Двинск-Еглайне /Паневежис/.	"	33						
	21.Двинск-Турмантас	"	23						
	22.Валга-Ерики	"	93						
				68	98	75	18	57	
Северная	1.ст.Архангельск	Рез.	10	2	2	5	1	4	
	II. ЗАПАДНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ								
Литовская	1.Шауляй-Кужай-Кретинга	Осн.	141						
	2.Шауляй-Радвилишкис	Рез.	20						
	3.Радвилишкис-Таураге	Осн.	119						
	4.Радвилишкис-Паневежис	Рез.	54						
	5.Радвилишкис-Палемонас	Осн.	127						
	6.Кайшадорис-Каунас--Вербалис.	"	124						
	7.Вильнюс-Кайшадорис	Рез.	69						
	8.Казлу-Руда-Шештокай--Ораны.	Осн.	102						

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		9.Лентварис-Варена	Основ.	61						
		10.Вильнюс-Стасилай/Лида/	Рез.	40						
		11.Вильнюс-Турмантас /Двинск/	"	148						
		12.Паневежис-Норейкяй	"	112						
		13.Шауляй-Сверляй-Елгава	Осн.	60						
		14.Шауляй-Луше /Лепая/								
					30	72	58	17	41	
	Западная	1.Минск /искл./-Олехновичи-Молодечно/	Рез.	48						
		2.Минск /искл./-Столбцы.	"	75						
		3.Ст.Минск	"	-						
		4.Лепая-Крулевщизна	"	64						
					8	32	15	2	13	
	Белорусская	1.Слуцк-Тимковичи	"	36	2	5	2	-	2	
	Белостокская	1.Белосток /искл./--Граево.	Осн.	87						
		2.Лапы /искл./-Снядово--Ломжа.	"	76						
		3.Белосток /искл./-Заремба.	"	81						
		4.Белосток /искл./-Черемха.	"	77						
		5.Белосток-Гродно/искл./	"	83						
		6.Гродно /искл./-Августов.	"	80						
		7.Мосты /искл./-Гродно /искл./.	"	58						
		8.Волковыск-Белосток /искл./	"	98						
		9.Волковыск /искл./-Черемха /искл./	"	107						
		10.Гродно-Марцинанцы--/Сраны/.	"	59						
		11.Лида /искл./-Волковыск /искл./	"	109						
		12.Молодечно /искл./-Лида	Рез.	129						

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	13.Молодечно-Гудогай	Осн.	71						
	14.Лида-Стасилай /Вильно/	"	55						
	15.Молодечно-Слехновичи	Рез.	30						
	16.Молодечно-Крулевщизна	"	107						
				49	98	73	21	52	
Брест-Литовская.	1.Ковель /искл./-Брест/искл/	Осн.	124						
	2.Брест /искл./-Черемха	"	58						
	3.Жабинка/искл./-Янов/искл./	"	107						
	4.Янов-Лунинец /искл./	Рез.	96						
	5.Брест-Иванцевичи	Осн.	111						
	6.Иванцевичи /искл./-Барановичи /искл./.	Рез.	66						
	7.Брест /искл./-Владава	Осн.	65						
	8.Лида /искл./-Барановичи /искл./	Рез.	107						
	9.Барановичи/искл./-Волковыск /искл./	"	120						
	10.Барановичи /искл./-Лунинец /искл./	"	116						
	11.Столбцы-Барановичи	"	68						
				35	75	54	17	37	
	III. ЮГО-ЗАПАДНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ								
Ковельская	1.Сарны /искл./-Ковель /искл./	Осн.	143						
	2.Ковель /искл./-Камень-Каширск.	"	54						
	3.Ковель-Ягодин	"	59						
	4.Ковель/искл./-В.Волынский.	"	54						
	5.Сарны-Ровно /искл./	Рез.	88						
	6.Ровно-Ковель /искл./	Осн.	135						
	7.Здолбуново-Красне	"	143						
	8.Киверцы-Стоянов /искл./	"	98						
	9.Стоянов-Львов	"	91						
	10.Сарны /искл./-Лунинец /искл./	"	107						
				41	69	61	23	38	
Львовская	1.Красне-Львов		50						
	2.Львов /искл./-Р.Русская /искл./.	"	66						
	3.Р.Русская-Новая Гробля	Осн.	59						
	4.Львов /искл./-Перемышль	"	97						
	5.Львов /искл./-Самбор	"	78						
	6.Самбор/искл./-Залуж	"	89						

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	7.Самбор /искл./-Сянки	Осн.	106						
	8.Львов-Стрый /искл./	"	75						
	9.Стрый-Лавочне	"	83						
	10.Стрый /искл./-Самбор/искл./	"	70						
	11.Стрый-Ходоров	"	42						
	12.Станислав /искл./-Долина--Стрый.	"	121						
	13.Львов/искл./-Ходоров	Рез.	63						
	14.Львов/искл./-Потуторы	"	119						
	15.Потуторы-Ходоров, Ходоров--Галич-Станислав-Подвысоки-Галич.	Осн.	168						
	16.Хриплин-Делятин, Вороненка, Хриплин, Коломыя /искл./--Делятин	Осн.	186						
	17.Хриплин-Выгнанка, Бяла Чертковская-Залещики.	"	190						
	18.Потуторы-Тарнополь/искл./	Рез.	57						
	19.Тарнополь /искл./-Красне /искл./.	Осн.	89						
	20.Березовица Остра-Выгнанка Иван-Пусте, Копычинцы-Гусятин.	Рез.	177						
	21.Коломыя-Ясенев-Польный, Коломыя-Снятынь /Орашены/	Осн.	117						
				52	100	62	36	26	
Одесская	1.Ст.Николаев	Рез.	-						
	2.Ст.Херсон	"	-						
	3.Одесса-Овидиополь	"	46						
				2	10	3	2	1	
Винницкая	1.Ярмолинцы-Каменец-Подольск	Осн.	67						
	2.Жмеринка /искл./-Могилев Подольский	Рез.	115						
	3.Гусятин-Ярмолинцы	"	58						
				9	8	9	1	8	
Кишиневская.	1.Аккерман-Бессарабская	Осн.	148						
	2.Раздельная-Бендеры	Рез.	58						
	3.Окница-Лужены	Осн.	170						
	4:Черновицы /искл./-Адынката		34						
	Адынката-Берхомет	"	53						
	Каранчу Косчуя, Петричены--Теребленче.		42						
			15						

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		5.Ст.Черновицы	Осн.	-						
		6.Окница/искл./-Бельцы /искл./	"	91						
		7.Бельцы/искл./-Рыбница	"	122						
		8.Ст.Бельцы	Рез.	-						
		9.Бельцы /искл./-Унгены	Осн.	84						
		10.Унгены/искл./-Бендеры /искл./	"	165						
		11.Бендеры-Бессарабская	"	124						
		12.Бессарабская /искл./-Прут	"	96						
		13.Абаклея-Рени	"	152						
		14.Ревака-Кайнары	"	40						
		15.Залещики-Лужены-Орашены--Черновицы	"	76						
		16.Арцыз-Измаил	"	106						
		17.Рыбница-Слободка /искл./	Рез.	50						
					32	57	37	10	27	
		IУ. ЮЖНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ								
	Сталинская	1.Севастополь-Сарабуз-Евпатория.	Осн.	159						
		2.Феодосия-Владиславовка--Керчь	"	109						
		3.Ст.Бердянск	Рез.	-						
					11	9	17	4	13	
		У. КАВКАЗСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ								
	Ж.д.им. Ворошилова.	1.Туапсе-Адлер	Осн.	103						
		2.Тоннельная-Новороссийск	Рез.	17,6						
		3.Ст.Таганрог	"	-						
					4	9	5	1	4	
	Орджоникидзевская.	1.Беслан-Орджоникидзе	Осн.	23	2	3	3	3	-	
	Закавказская	1.Кафан-Городиз	Осн.	119						
		2.Городиз-Аляты /искл./	Рез.	193						
		3.Ст.Аляты	"	-						
		4.Татлу-Акстафа	"	10						
		5.Джульфа-Кировакан	Осн.	190						
		6.Улуханлу-Кировакан	"	210						
		7.Кировакан-Тбилиси	Рез.	150						
		8.Ст.Тбилиси	"	-						
		9.Хашури-Боржоми	Осн.	30						
		10.Батуми-Самтредиа-Поти	"	174						
		11.Очемчири-Сухуми	Рез.	57						
					30	42	40	11	29	

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	У1. СРЕДНЕ-АЗИАТСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ								
Т-Сибирская	1.Сары-Озек-Уш-Тобе	Рез.	111						
				2	5	5	1	4	
Ташкентская	1.Горчаково-Кизил-Кия	"	46						
	2.Андижан-Карасу-Ош-Джалал-Абад	Осн.	100						
				4	8	5	-	5	
Ашхабадская	1.Карши-Самсоново	Рез.	117						
	2.Самсоново-Термез	Осн.	215						
	3.Мары-Кушка	"	313						
	4.Мары-Ашхабад	"	344						
	5.Ашхабад-Кизил-Арват	"	218						
	6.Кизил-Арват-Красноводск	"	336						
				11	24	11	4	7	
	УП. ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ								
В-Сибирская	1.Заудинский-Наушки	Осн.	249	4	3	6	1	5	
Им.Молотова	1.Карымская-Славянная	Рез.	149						
	2.Карымская-Отпор	Осн.	228						
	3.Борзя-Баин-Тумен	"	300						
				12	12	22	3	19	
Амурская	1.Свободный-Поздеевка	Рез.	108						
	2.Куйбышевка /искл./-Благовещенск.	Осн.	116						
	3.Бурея-Райчиха	Рез.	42						
	4.Завитая-Поярково	Осн.	100						
				9	18	11	5	6	
Д-Восточная	1.Биробиджан-Бира	Рез.	44						
	2.Биробиджан-Ленинское	Осн.	120						
	3.Биробиджан /искл./-Хабаровск.	Рез.	172						
	4.Розенгартовка-Губерово	"	125						
				14	24	33	10	23	
Приморская	1.Губерово-Манзовка	Осн.	272						
	2.Манзовка-Турий Рог	"	140						
	3.Манзовка-Ворошилов Уссур.	Рез.	70						
	4.Ворошилов - Пограничная	Осн.	123						
	5.Ворошилов - Угольная	Рез.	79						
	6.Угольная-Владивосток	"	34						
	7.Сучан-Находка	Осн.	41						
	8.Барановский-Посьет	"	196						
				31	54	43	19	24	

Кроме того, на дорогах имелось /что и было предусмотрено мобпланом/ следующее количество /по состоянию на У1-1941 года/ комплектов разборных платформ образцов 1928-33-38 г.г./:

№-№ п/п	Наименование дорог	Количество комплектов	Общая длина в метрах
1	Кировская	4,75	1140
2	Ленинградская	2,75	618
3	Западная	4,75	1060
4	Белорусская	3,0	680
5	Белостокская	6,53	1418
6	Брест-Литовская	2,0	480
7	Ковельская	2,0	480
8	Львовская	2,0	480
9	Кишиневская	2,0	480
10	Юго-Западная	3,0	720
11	Винницкая	2,25	540
12	Одесская	5,0	1200
13	Закавказская	6,0	1440
14	Ашхабадская	4,0	960
15	Им.Молотова	6,0	1440
16	Амурская	2,0	480
17	Дальневосточная	4,0	960
18	Приморская	2,0	480
	Всего:	64,0	15.056

Заготовка материалов для устройства временных погрузочно-выгрузочных приспособлений /аппарели, шпальные клетки, мостки, рельсы/ и инструмента характеризуется следующими данными:

№№ пп	Наименование	Потребность	Наличие	Недостаток
1	Переходные мостки	25.220	-	25220
2	Конских мостков	4.208	-	4208
3	Рельсы	10.540	4.292	6248
4	Шпалы	158.050	54207	103843
5	Доски	5.270	-	5270
6	Скобы	117.650	728	116922
7	Костыли	78.900	1.248	77652
8	Гвозди	103.600	-	103600

№-№ п/п	Наименование	Потреб-ность	Наличие	Недо-статок
9	Молотки костыльные	1582	18	1564
10	Ломов лапчатых	1582	18	1564
11	Лопат железных	1582	36	1546
12	Лопат деревянных	3164	36	3128

До Великой Отечественной войны, согласно мобплана, было предусмотрено и осуществлено ряд организационно-технических мероприятий, направленных на обеспечение бесперебойной работы выгрузочных районов /и вообще погрузочно-выгрузочных мест/, а именно:

1. Организация работ по обустройству выгрузочных районов.

2. Использование всех существующих /как эксплоатируемых, так и законсервированных/ погрузочно-выгрузочных устройств /высокие платформы, низкие площадки, разборные платформы, санитарные рампы/.

3. Строительство 92-х стационарных платформ и площадок с путями и подходами к ним с грунтовых дорог и 54-х комплектов /по 240 п.м. в каждом/ разборных платформ.

4. Накопление запаса материалов для устройства временных погрузочно-выгрузочных аппарелей и летучих мостков /шпалы, рельсы, гвозди, инструмент и проч./ .

В целях увеличения запаса, по распоряжению НКПС от 14.Ш-41 г. № З-670с, для 11 пограничных дорог предусмотрено отгрузить около 120000 штук шпал.

Заготовка недостающего по плану количества материалов для устройства аппарелей и переходных мостков, как в мирное время, так и с об"явлением мобилизации, была возложена на

начальников дорог за счет эксплоатационных средств.

5. Использование погрузочно-выгрузочных средств и устройств грузового хозяйства дорог /пакгаузы, платформы, площадки с примыкающими к ним путями, под"емными кранами, лебедками и проч./.

Необходимо отметить, что выгрузочные районы пограничных железных дорог в границах 1939 года /Юго-Западная, Одесская, Белорусская, Западная, Октябрьская, Калининская, Кировская/ имели достаточное количество погрузочно-выгрузочных мест. Дороги же вновь присоединенных в 1939 году областей Западной Украины, Западной Белоруссии и Бессарабии, крайне слабо были оснащены этими устройствами. Техническое состояние многих платформ и площадок оказалось недостаточно удовлетворительным. Вскоре, после начала погрузки техники частей Советской Армии, обнаружился ряд существенных недостатков:

1. Многие воинские платформы и площадки построены в период 1865-1885 г.г. и 1909-1914 г.г., приспосабливались они для выгрузки старой легкой военной техники /короткие, узкие, со слабым верхним покрытием и др./, их техническое содержание не отвечало пред"являемым требованиям.

2. Размещение погрузочно-выгрузочных устройств оказалось в значительной мере неудачным: на западных участках дорог их было построено достаточно, но мало-на восточных участках, например, участки: Орша-Минск-Негорелое, Витебск-Полоцк-Бигосово Западной дороги, Осиповичи-Тимковичи, Осиповичи-Минск и Калинковичи-Житковичи Белорусской дороги были хорошо ими оснащены; восточные же участки Белорусской дороги: Кричев-Могилев, Кричев-Орша, Кричев-Унеча, Гомель-Жлобин, Новозыбков-Гомель, Гомель-Сновская, Гомель-Калинковичи, Унеча-Брянск и Сновская-Бахмач, поскольку

они считались тыловыми, были слабо оснащены и к нтенсивной выгрузке оказались мало подготовленными.

3. Районы выгрузки не были подготовлены для операций со сливными грузами: емкость для слива горючего совершенно отсутствовала, вследствие чего, тысячи цистерн были превращены в склады на колесах.

4. Погрузочно-выгрузочные устройства на дорогах Западной Украины, Белоруссии, Прибалтики и Бессарабии были подготовлены недостаточно.

Мероприятия, предпринятые НКПС"ом по усилению пропускной способности погрузочно-выгрузочных устройств этих дорог, поскольку они - эти устройства подготовлены не были /т.е. неоконченное строительство платформ и площадок, поступившие разборные платформы системы инж.Гениева не были собраны/ при том наличии прикомандированных под"емных кранов и механизмов и созданного запаса материалов и инструмента для устройства аппарелей, все же требуемых результатов не достигнули.

2. <u>Работа выгрузочных районов.</u>

Ранним утром 22-го июня 1941 года фашистская Германия внезапно напала на нашу Страну. Противник быстро продвигался по территории указанных выше областей, направляясь вглубь страны.

Создавшееся положение скоро привело к тому, что подготовленные в мирное время выгрузочные районы с их материально-техническим оснащением использовать в должной мере не пред-

ставилось возможным и их работа проходила не в соответствии с разработанными в мирное время планами воинских перевозок /в которых выгрузка эшелонов и транспортов предусматривалась на конечных приграничных участках жел.дорог/, а на основании телеграфных распоряжений, т.е. в оперативном порядке.

Поэтому, вскоре после начала войны, явилась необходимость в организации новых, значительно удаленных в восточном направлении, выгрузочных районов с устройством в них временных погрузочно-выгрузочных мест - аппарелей, шпальных клеток и др. приспособлений.

Но эти новые выгрузочные районы имели слабое техническое оснащение:

а/ недостаточное количество погрузочно-выгрузочных мест при короткой их длине и с короткими при них путями;

б/ неудовлетворительное их общее техническое состояние /верхнее покрытие, подпорные стенки, с"езды, подходы к ним от грунтовых дорог и др./;

в/ отсутствовало соответствующее путевое развитие, что не создавало условий для маневренности передвижения подвижного состава;

г/ по существу - отсутствовала механизация работ;

д/ не было складов для горючего;

в/ разборные платформы, громоздкие по своей конструкции, не давали ожидаемого эффекта.

Наряду с недостаточным количеством погрузочно-выгрузочных устройств, на некоторых дорогах имело место их недоисполь-

зование, вызывавшееся обстановкой на фронтах, например, на Октябрьской дороге при наличии платформ 32 шт., использовывалось - 30, площадок из 85-фактически использовывалось лишь 31; на Ленинградской - соответственно - 14 и 10, 108 и 35.

Выгрузка грузов была сосредоточена на коротких расстояниях.

Положение с работой в выгрузочных районах усугубилось еще следующими недостатками организационно-технического характера:

- допущение большого числа переадресовок грузов после прибытия поездов к месту выгрузки;

- несмотря на наличие большого количества коротких погрузочно-разгрузочных мест и путей при них, на последние направлялись длинносоставные поезда, разгрузка которых производилась частями;

- пути выгрузочных районов из-за отсутствия складов для горючего забивались цистернами, возникали бензо-склады на колесах.

Все эти и ряд других обстоятельств крайне усложнили работу выгрузочных районов и, несмотря на напряженную их работу, они зачастую не справлялись с выгрузкой прибывающих эшелонов и транспортов, систематически задерживая последние на подходах, часто до 2-3-х суток и создавая зашивку прилегающих к ним участков /Абеляй-Паневежис Литовской дороги, в отдельные дни декабря месяца 1944 года, одновременно скоплялось до 20 груженых поездов/.

3. В целях улучшения работы выгрузочных районов проводились следующие мероприятия:

а/ Планирование выгрузки в связи с изменением дислокации выгрузочных районов производилось соответственно изменению линии фронта;

б/ Организация и обустройство новых выгрузочных районов путем открытия законсервированных и строительство дополнительных погрузочно-выгрузочных мест и на перегонах временных погрузочно-выгрузочных аппарелей из шпал как продольных вдоль пути, так и торцевых, шпальных клеток, летучих мостов и т.д. Этот простой способ вполне себя оправдал /легкость и быстрота их устройства в любом месте использования местных ресурсов и т.д., рассредоточение выгрузки на подходах к головным станциям, т.е. на большинстве раздельных пунктов /например, на Калининской ж.д. из 170 раздельных пунктов, 112 служили в той или иной степени выгрузочными станциями и 15 перегонов имели специально построенные временные выгрузочные аппарели/;,

Использование пакгаузных платформ, санитарных путей при них, строительство выгрузочных тупиков к складам МВС и узкоколейных ветвей в целях маскировки в лесной местности и т.д.;

в/ Для сокращения простоев порожняка и паровозов под поездами на промежуточных станциях, прифронтовых участков дорог, простоев, приводивших к исключительным затруднениям, применялось кружное возвращение подвижного состава;

г/ В случаях, когда погрузка или выгрузка не обеспечивалась воинскими частями в установленные сроки, в особенности, когда предстояла выгрузка части снабженческих грузов без

отцепки от поезда /об этом заблаговременно извещались грузополучатели/, работниками железнодорожного транспорта /раздельных пунктов, спецформирований ВЭО и др./, иногда с привлечением местного населения, оказывалась систематическая помощь;

д/ Применение в зимнее время способа разогревания цистерн с помощью поездных и маневровых паровозов для ускорения слива смазочных материалов;

е/ Обеспечение погрузочно-выгрузочных мест телефонной связью с дежурным по станции;

ж/ Заблаговременное обеспечение погрузочно-выгрузочных мест материалами и инструментом необходимыми для устройства аппарелей и летучих мостков /рельсы, шпалы, проволока, костыли/;

з/ Применение на тыловых дорогах под"ездных путей предприятий при выгрузке импортных грузов /завод им.Молотова, Горьковская ж.д. и др./;

и/ Применение в отдельно трудных случаях, упрощенных способов погрузочно-выгрузочных работ, например, осенью 1941 года на ст.Подольск и зимою 1941-42 г.г. на ст.Люблино Моск.Курской жел.дороги, применен способ начальника грузовой службы М-Курской дороги тов.Черняева, заключающийся в том, что при погрузке или выгрузке на своем ходу /автомашин, тракторов, пушек, танков и т.д./ использовывалась после выкатки колесной пары или тележки железнодорожная платформа в качестве торцевой аппарели.

4. ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. При составлении плана капитального строительства предусмотреть постройку новых и реконструкцию существующих

платформ и площадок /с учетом современного технического оснащения Советской Армии/, обратив особое внимание на увеличение их длины, усиление верхнего покрытия и улучшение подходов к ним.

2. При проектировании и перепроектировании железнодорожных узлов и крупных станций, строительство погрузочно-выгрузочных мест выносить за пределы крупной станции на предузловые станции с рассредоточением и устройством сквозных выходов в обе стороны непосредственно на перегон.

3. Платформы и площадки строить на полную длину воинского поезда.

4. Разработать положение о выгрузочном районе, в котором предусмотреть комплексное их развитие и обустройство.

5. При постройке тупиковых пакгаузных путей на полевых станциях, где предполагается погрузка воинских эшелонов, строить при этом торцовые платформы, которые будут служить упорами, а при надобности и как торцевыми погрузочными платформами.

6. Разработать типовое положение о строительстве погрузочно-выгрузочных мест.

7. На тыловых дорогах в местах массовой погрузки тяжелой техники строить только высокие воинские платформы с мощным брусчатым покрытием /Свердловск, Нижний Тагил, Загорск, Пушкино, Тесницкое, Нара, Ильино, Горький и т.д./.

8. При выборе станций выгрузочных районов следует одновременно решать вопрос постройки автогужевых дорог с выходом на магистральные шоссе и другие дороги.

9. Выгрузочные районы оборудовать и снабдить емкостями, тарой для слива горючего и смазки, механизмами для перекачки жидких грузов, паровозом для разогрева цистерн, моторов выгружаемой техники, что позволит значительно ускорить выгрузку.

10. Обеспечить оснащение механизацией погрузочно-выгрузочные работы /особенно тяжелой материальной части/.

11. Предусмотреть по плану достаточный запас необходимых материалов /шпал, рельс, переходных мостков, траппов и т.д./ для производства погрузочно-выгрузочных работ, который разместить на более тыловых участках приграничных дорог.

12. Добиться от МВС создания запаса увязочного материала и хранить его на складах МВС с предоставлением права "З" расходовать по потребности и наблюдать за его пополнением и сохранностью.

13. Восстановление всех погрузочно-выгрузочных коммерческих устройств, а также санитарных рамп и приемо-отправочных путей производить с учетом возможного использования их для погрузки и выгрузки воинских эшелонов и тяжелой материальной части.

14. Существующие разборные платформы поддерживать ремонтом и передать дорогам в эксплоатацию или законсервировать.

Дальнейшее строительство, в силу их громоздкости - прекратить.

15. Опыт массовых воинских перевозок показал, что затруднения с выгрузкой чаще всего происходят из-за недостатков планирования выгрузки и недостаточной выгрузочной

способности станций, входящих в выгрузочный район, что необходимо устранить посредством правильного планирования.

16. Проверять графическим путем пропускную способность станций массовой погрузки и выгрузки эшелонов и транспортов, с целью устранения узких мест.

17. Поставить вопрос перед научно-техническими организациями о разработке новых конструкций крытого и открытого подвижного состава, с устройством у платформ с"емных тормозных площадок, торцевых металлических бортов и не снимающихся, опускающихся приспособлений, заменяющих воинские доски в крытом подвижном составе.

18.Как правило запретить принудительную выгрузку грузов в начальный период войны на воинских платформах и площадках.

19. Один раз в год под руководством начальников военных отделов дорог, с участием "З" проводить учебно-тренировочные занятия по устройству временных приспособлений для погрузки--выгрузки воинских эшелонов и транспортов /аппарелей, торцевых мостков, летучих мостов и т.д./ с привлечением на них начальников станций, дорожных мастеров, представителей ВОСО и других.

УП. ВОИНСКИЕ ГРАФИКИ

I.

"ВОИНСКИЙ ГРАФИК 1938 ГОДА"

В период конца 1937 года и начала 1938 года,- на базе технического оснащения железных дорог сети 1937 года, был разработан "воинский график движения поездов 1938 года".

Этот воинский график был введен в действие(14 сентября 1939 года приказом № СС-25/Ц от 12 сентября 1939 года по 18 дорогам, протяженность которых составляла 38500 км. или 24% всей сети.

/приложение № 1/.

Приказ № СС-25/Ц всеми дорогами был получен 12/IX-1939 года, т.е. своевременно. В дополнение этого приказа телеграммой № 1632/Ц от 13/IX-1939 года, даны исчерпывающие и конкретные указания начальникам дорог о порядке подготовки дорог к переходу и работе по воинскому графику. Переход с коммерческого графика на воинский был произведен нормально, без особых затруднений.

/приложение № 2/.

Для обеспечения перехода на воинский график, на всех 18 дорогах было открыто из 634 законсервированных раздельных пунктов-605 /остальные 29 не открывались за ненадобностью/

В связи с этим, на 4 решающие дороги- Западную, Белорусскую, Юго-Западную и Калининскую, было командировано 5200 квалифицированных работников, на этих дорогах заправлено из запаса 333 паровоза и подослано с других дорог 481 паровоз.

ВЫПОЛНЕНИЕ ВОИНСКОГО ГРАФИКА

Техническая и коммерческая скорости по воинскому графику в сравнении с этими же показателями коммерческого графика незначительно возросли на всех дорогах, за исключением дорог: Юго-Западной, Южной, Сталинской, Западной, Белорусской, Одесской. Но это, естественно, не являлось и не служило доказательством того, что дороги по воинскому графику работали лучше чем по нормальному графику. Дело в том, что действие в/графика ограничилось несколькими днями.

Необходимо отметить, что эксплоатационные измерители по указанным шести дорогам не выполнялись в связи с наличием затруднений в работе в выгрузочных районах, вызывавших простой большого количества поездов на подходах к местам выгрузки.

Проследование поездов по расписанию достигало на отдельных дорогах до 90%, на тех же упомянутых шести дорогах, уже имевших к моменту введения в/графика указанные выше затруднения, этот процент проследования был значительно ниже.

Установленная норма среднесуточного пробега паровоза по воинскому графику выполнена только 4 дорогами - Кировской, Октябрьской, Калининской, М-Окружной, Южно-Донецкой, Использование паровозов в сентябре месяце, по сравнению с августом, ухудшилось на большинстве дорог.

/приложения №№-3,4/

При переходе на в/график размеры пассажирского движения были сокращены:

а/ по дальнему пассажирскому движению вместо 160 пар поездов, предусмотренных по коммерческому графику, сохранено с 13 сентября только 66;

б/ соответственно, по местным поездам, вместо 164-116;

и в/ по пригородным, вместо 2300-1345 пар поездов.

Таким образом размеры пассажирского движения были соответственно сокращены на 60, 30 и 40 процентов.

Переход с в/графика 1938 г. на нормальный был произведен 23/IX-39 г. по приказу № С-45/Ц.

/приложение № 5/.

В Ы В О Д Ы

I. В период с 1937 г. по 1939 год на железнодорожном транспорте произведены серьезные реконструктивные мероприятия /строительство вторых путей, реконструкция узлов, ввод мощного подвижного состава и т.п./, что значительно повысило пропускную способность дорог. Поэтому воинский график 1938 года на момент введения его в действие оказался устаревшим, поскольку он по своим основным показателям во многом уступал показателям действовавшего коммерческого графика.

2. Введение воинского графика и проведение ряда организационно-технических мероприятий по его осуществлению, дали определенные положительные результаты, а именно:

а/ сам по себе воинский график оказал мобилизующее и организующее влияние на коллектив работников дорог, вызвал

энтузиазм среди них и тем способствовал более быстрому продвижению воинских эшелонов и транспортов к фронту;

б/ продвижение воинских поездов было осуществлено в значительной мере бесперебойно и удовлетворительно.

П.

ВОИНСКИЙ ГРАФИК ЛИТЕР "А"

А. ОБОСНОВАНИЯ В НЕОБХОДИМОСТИ НОВОГО В/ГРАФИКА

За время с 1937 г. по 1940 год на железнодорожном транспорте было выполнено и проведено на отдельных направлениях ряд крупнейших реконструктивных мероприятий, которые привели к увеличению пропускной и провозной способности.

К числу основных изменений, происшедших в технической вооруженности дорог, а также ввиду произведенных работ и мероприятий за указанные три года, приведших к необходимости составления нового воинского графика, относятся следующие:

а/ Строительство новых линий, вторых путей, дополнительных раз"ездов и ввод их в эксплоатацию, реконструкция земляного полотна и верхнего строения пути.

б/ Выполнение значительных работ по реконструкции многих распорядительных и сортировочных станций /укладка парков, развязка горловин, постройка механизированных сортировочных горок, оборудование стрелок и сигналов электрической и механической централизацией, что коренным образом изменило порядок приема и отправления поездов, значительно увеличило их маневренность, пропускную способность.

в/ Осуществление больших работ по оборудованию отдельных линий автоматической и полуавтоматической блокировкой, что увеличило их пропускную способность и внесло изменение

в организацию движения поездов;

г/ Усиление отдельных об"ектов хозяйства депо, пунктов водоснабжения, механизация экипировки паровозов и т.д.;

д/ Увеличение эксплоатационного наличия мощных серий локомотивов /СО^{к}, ФД и др./, в связи с чем изменилась дислокация парка;

е/ Изменение порядка обслуживания паровозами с переходом на удлиненные тяговые плечи и частичного закрытия пунктов оборота паровозов. В результате проведения этого мероприятия отменены стоянки поездов для смены паровозов;

ж/ Повышение весовых норм поездов и технической скорости на многих направлениях;

з/ На 18 железных дорогах европейской части СССР, в сентябре месяце 1939 года, вводился в действие воинский график 1938 года, что нарушало его секретность;

и/ Воссоединение железных дорог Западной Украины, Западной Белоруссии, Прибалтики, на которых воинского графика совсем еще не было.

Б. ОРГАНИЗАЦИЯ РАЗРАБОТКИ, ПОРЯДОК РАССМОТРЕНИЯ, УТВЕРЖДЕНИЯ И ВЫПУСК ВОИНСКОГО ГРАФИКА ЛИТЕР "А"

I. На основании вышеизложенных мотивов и в соответствии с требованиями приказа № СС-70/Ц от 10/IX-40г., дорогам была преподана подробная директива НКПС по вопросу о составлении нового воинского графика литер "А".

/Приложение № 6/.

2. В основу этого нового графика было положено:

а/ соответствие наложенного количества поездов на воинский график с наличной пропускной способностью, при сохранении параллельности поездов;

б/ действующие на момент разработки воинского графика серии локомотивов;

в/ тормозной режим, форсировка котла, конструктивная скорость /допускаемая по верхнему строению пути/, тяговые плечи, продолжительность стоянок на пунктах для технических надобностей, межпоездные интервалы приняты согласно ПТЭ, действующие по нормальному графику 1940 года и с учетом опыта работы дорог в 1939 года по воинскому графику 1938 года.

г/ времена хода поездов, определенные тяговыми расчетами графическим способом и в основном проверенные опытными поездками;

д/ весовые нормы воинских поездов для приграничных дорог были установлены в 900 тонн, при длине в 119 условных осей; дальневосточного направления /Новосибирск-Владивосток 1000 тонн, при длине в 172 условных осей, а на остальных дорогах по нормальному графику 1940 года.

Таким образом, унифицированной весовой нормы по всей сети не устанавливалось;

е/ применение временных организационно-технических мероприятий за счет комбинированного использования наличных технических обустройств /набор воды, топлива на не основных пунктах/.

ж/ данные по действующему коммерческому графику.

3. Организация и порядок рассмотрения воинских графиков:

а/ Для рассмотрения проектов нового воинского графика, согласно приказа № С-7/ЦЗ от 25 января 1941 г., было создано семь рабочих комиссий, а по приказу № С-9/ЦЗ от 15 февраля 1941 г. - Центральная Комиссия.

В состав этих комиссий были включены начальники дорожных и отраслевых управлений и наиболее квалифицированные специалисты.

/приложение №№-7 и 8/.

б/ Когда составление материалов по графикам было закончено, представители дорог были вызваны на комиссии, работа которых производилась по заранее разработанной программе и по утвержденным графикам.

в/ Работа по рассмотрению представленных дорогами материалов/проектов графиков и пояснительных к ним записок, соответствующих расчетных материалов и т.д./ производилась в период с октября по декабрь 1940г. Рассмотрение материалов по Западной, Кишиневской и дорогам Прибалтики было закончено значительно позднее.

Дорожные рабочие комиссии начали свою работу 24 января 1941 г., а Центральная Комиссия с 27 февраля месяца 1941г., которая, работая параллельно с рабочими комиссиями, закончила рассмотрение графиков 10 мая 1941 года.

Рабочие и Центральная Комиссии созданы с большим опозданием, хотя ничто не мешало организовать их значительно

раньше:

Рассмотрение проектов воинских графиков в НКПС проходило крайне медленно, что об"яснялось, с одной стороны, неполноценностью и дефективностью по ряду дорог проектов графиков, а с другой-доработкой и переработкой графиков по дополнительным требованиям рабочих и центральной комиссий.

В. КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ВОИНСКОГО ГРАФИКА РАСЧЕТ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ

В основу расчета пропускной способности /который производился согласно инструкций за №№ Д-844, Д-845 и Т-847 от 1937 года/, были положены следующие соображения:

1. Заданный вес поезда,действующие серий паровоза, открытие всех раздельных пунктов;

2. Форсировка котлов паровозов, коэфициент сцепления, тормозной режим и допускаемые скорости по состоянию пути - приняты в соответствии с ПТЭ, действующие на дорогах к моменту составления воинского графика;

3. Межпоездные интервалы и стоянки для технических нужд также приняты действующие на дорогах, но с корректировкой их в соответствии с изменением серий паровозов, веса поезда и опыта работы по воинскому графику 1938 года;

4. Комбинации грузопотоков станций и % переработки не задавался, но поезда увязывались с расчетом возможности поворота потока в любом направлении; при этом основной комбинацией движения в узле принималось наиболее вероятное направление к фронту, остаток же пропускной способности

распределялся на другие направления, применительно к заданной парности.

Этот % переработки принимался применительно к мирному времени, но на узлах с недостаточной пропускной способностью, он снижался в зависимости от времени, необходимого для пропуска поездов каждой заданной парности, смены локомотивов и предполагаемого формирования поездов для обеспечения воинских перевозок по действующему плану перевозок;

5. Запасные пункты водоснабжения и комбинированный набор воды в основной расчет не вводились, но принимались к использованию в качестве временной меры во всех случаях, когда пропускная способность ограничивалась по водоснабжению;

6. Распределение ресурсов узловых пунктов водоснабжения по прилегающим участкам произведено пропорционально наложенной на воинский график парности с преимущественным обеспечением основных направлений;

7. По деповским устройствам расчет производился по стойлам под"емки, промывки, по поворотным и экипировочным устройствам-/принималась наименьшая данность/; на второстепенных участках за отсутствием поворотных устройств принималась по стойлам под"емки или промывки.

На пограничных дорогах в расчет принимались стойла промывки.

Распределение пропускной способности на отдельные направления депо в целом производилось по тому же принципу, как и узловых пунктов водоснабжения.

По топливным устройствам - емкость склада при 30 суточном запасе, путевое развитие склада и средства подачи топлива на паровозы.

Распределение определенной пропускной способности в зависимости от топливо-снабжения произведено по тому же принципу, как и по водоснабжению, т.е. пропорционально наложенной на воинский график парности поездов на прилегающих участках с преимущественным обеспечением главных направлений;

8. Нормы простоя паровозов на промывках в под"емке, пробеги между промывками, принимались действующие;

9. При изменении одного из условий, положенных в основу расчетов, пропускная способность по отдельным элементам должна соответственно изменяться.

10. При разработке воинского графика 1941 г. литер "А" учитывались, как ориентир, нормальные графики движения поездов 1939 и 1940 г.г. и воинский график 1938 года по наложенной на них парности.

СРАВНЕНИЕ НЕКОТОРЫХ ДАННЫХ ВОИНСКИХ ГРАФИКОВ 1941г. и 1938 ГОДОВ

1. Серии локомотивов на большинстве дорог приняты по нормальному графику 1940г., за исключением 113 участков, на которых предусматривались к обращению другие серии паровозов /СО, ФД/.

По сравнению с воинским графиком 1938 г., изменены серии локомотивов на 163 тяговых участках.

2. В сравнении с воинским графиком 1938 года, количество пунктов перелома весовых норм сократилось с 106 до 83.

3. Сравнительные эксплоатационные показатели:

Наименование показателей	Наименов. графиков		
	Воинские		Нормальный 1940г.
	1941г.	1938г.	
1. Техническая скорость км/ч.	36,2	34,1	33,6
2. Участковая скорость -"-	27,3	27,1	23,0
3. Ср.сут.пробег паровоза	346,2	335,2	297,0
4. Тоже, по направлениям:			
а/ Сызрань-Владивосток	662,0	634,0	-
б/ Красноярск-Брест	536,0	470,0	-
в/ Тула-Белосток	526,0	496,0	-
г/ Днепропетровск-Красне	703,0	691,0	-

4. Количество подводимых к госгранице поездов по воинскому графику лит."А" в сравнении с графиком 1938 года.

	Количество подводимых поездов с учетом резерва	
	Госграница до 1939 г.	Госграница 1939 г.
1. По воинскому графику 1938 г.	1023	-
2. По воинскому графику лит."А"	955	488
3. Заявлено НКО на 1941 г.	860	436
4. Фактически пред"явлено по плану воинских перевозок.	412	213
5. Наложено поездов по нормальному графику 1940г.	156	157
6. Выгрузочная способность участков, примыкающих к рубежам с учетом 30 % резерва.	2514	648

5. ДОСТОИНСТВА И НЕДОСТАТКИ ВОИНСКОГО ГРАФИКА.

А - ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ СТОРОНЫ.

1. Ликвидирован разрыв между пропускной способностью и размерами движения, который имел место по графику 1938г.

2. Использование фактической пропускной способности дорог, увеличившейся в результате выполнения серьезных работ

по технической реконструкции транспорта за годы сталинских пятилеток, что позволило повысить размеры движения.

Пробег поездов /в границах 1938г./ в сравнении с графиком 1938 года увеличился на 12 %.

4. На западной части сети была применена унифицированная весовая норма всех поездов в 900 тонн, на дорогах Дальнего Востока в 1000 тонн, а на остальных дорогах действующий по коммерческому графику.

Унифицирование весовых норм увеличилось, что позволило уменьшить количество пунктов их перелома с 106 до 83.

5. Прокладка максимально возможного количества поездов с применением в узлах двойной и тройной подвязки.

6. Предусмотренный технический резерв создал благоприятную возможность маневренности движения.

7. Специальных стоянок для нужд НКО не предусматривалось, т.к. это удовлетворялось за время стоянок поездов по техническим операциям.

8. Почти по всем дорогам в станционные интервалы включено время на проверку маршрутов гл.кондуктором, что улучшало обеспечение безопасности движения поездов.

9. Техническая и участковая скорости и среднесуточный пробег поездов, в сравнении с воинским графиком 1938 года, увеличились.

Б-ОТРИЦАТЕЛЬНЫЕ СТОРОНЫ

1. Перегонные времена хода поездов не на всех дорогах проверены опытными поездками, что снизило качество воинского графика.

2. Стоянки поездов для технических надобностей на станциях в подавляющем большинстве случаев по сравнению с графиком 1938 г. увеличились, что отрицательно отразилось на участковой и маршрутной скоростях.

3. На ряде приграничных дорог, в обеспечение в/графика намечены различные временные мероприятия, создавшие напряжение в работе станций, депо, пунктов водоснабжения.

4. Заложенные в график времена хода воинских поездов на подавляющем большинстве дорог, в том числе и на некоторых приграничных дорогах, выше расчетных, определенных графическим путем.

5. Обеспечение графика пропускной способностью на некоторых дорогах не подкреплены обоснованными данными из-за отсутствия паспортных характеристик паровозов /Эстонская/, механического оборудования водокачек, источников водоснабжения /Кишиневская, Литовская, Львовская, Эстонская/.

6. На некоторых участках дорог графики построены с учетом еще непостроенных раздельных пунктов /Кишиневская, Эстонская/.

7. На ряде дорог /Львовская, Кишиневская и др./ длина раз"ездных путей не обеспечивала скрещения поездов длиною, заложенной в в/график.

ВВЕДЕНИЕ В ДЕЙСТВИЕ ВОИНСКОГО ГРАФИКА ЛИТЕР "А" 1941 ГОДА

I. Мобилизационным планом 1941 года, осуществление воинских перевозок в военное время на большинстве железных дорог сети предусматривалось по воинскому графику 1938 года,

а на дорогах Западной Украины и Белоруссии, Литовской, Латвийской, Эстонской и Кишиневской, по коммерческим графикам, действовавшим к моменту об"явления мобилизации на этих дорогах.

2. Воинский график был введен по приказу НКПС № 254/с от 23/УI-1941 г. с 00 час. 24 июня 1941 года на всех дорогах сети за исключением: Приморской, Д-Восточной, Амурской, Забайкальской, В-Сибирской, Ашхабадской, Ташкентской, Т-Сибирской и Карагандинской. /Приложение № 9/.

Указанный приказ был разработан достаточно подробно и явился исходным для работы дорог в мобпериод.

3. Ко времени поступления на дороги приказа № С-254/Ц, воинские графики литер "А" и/по 24 дорогам/книжки расписания к ним /или взамен книжек расписания, находившихся еще по остальным дорогам в типографиях - выписки из воинских графиков лит."А" для паровозных и кондукторских бригад/ - к развозке были подготовлены по всем пунктам хранения.

Воинские графики лит."А",книжки расписания, а также и выписки из этих воинских графиков на всех дорогах были развезены по линиям специальными поездами и в основном вручены линейным работникам в срок, заданный приказом №С-254/Ц, а на некоторых дорогах /М-Рязанской ж.д. и др./ и ранее срока.

4. Перед введением в действие воинского графика литер "А", начальникам дорог и военно-мобилизационных служб по аппарату было передано предупреждающее указание Замнаркома о возможности скорого перехода с нормального графика движения поездов на воинский, что дороги должны быть к этому готовы.

5. Переход товарного и пассажирского движения с коммерческого графика на воинский график литер "А", прошел на железных дорогах своевременно и без затруднений, но который осуществлен не по заранее разработанным переходным приказам, как это было предусмотрено мобилизационным планом 1941 г., /т.е. к воинскому графику 1938г./ а в оперативном порядке /по телеграфным приказам начальников дорог или диспетчерским распоряжениям/. Это произошло потому, что переходные приказы, к моменту об"явления мобилизации, для в/графика литер "А", почти на всех жел.дорогах разработаны не были.

Успешному переходу движения на воинский график лит.А способствовало:

а/ незначительная густота движения в первые дни моб-периода, на некоторых жел.дорогах /Южно-Уральской, Пермской, Р-Уральской, Закавказской/, позволявшая производить пропуск коммерческих поездов до ближайших распорядительных станций, по воинскому графику лит.А без перелома весовых норм, с занятием резервных ниток графика и пропускать по нему дополнительные пассажирские поезда, вывозившие скопившихся транзитных пассажиров, используя для этих поездов составы отмененных пассажирских поездов и пассажирских составов, следовавших на дороги приписки.

б/ Совпадение пунктов набора воды и тяговых плеч, предусмотренных воинским графиком лит."А", с коммерческим графиком мирного времени.

6. Пропускная способность железных дорог, к моменту об"явления мобилизации, соответствовала размерам движения,

заложенным в воинский график лит."А", хотя по ряду элементов пропускной способности на некоторых дорогах и имелись узкие места, но все они, путем применения заранее разработанных организационно-технических мероприятий, устранились и заметного влияния на нормальный ход поездной работы не оказывали.

7. Технически-распорядительные акты станций, по воинскому графику лит."А",к моменту об"явления мобилизации были разработаны только частью дорог, но на места не рассылались, начальники станций, вследствие незначительных изменений условий работы, руководствовались технически-распорядительными актами, составленными по воинскому графику 1938 г. Изменения и дополнения к последним производились на дорогах уже в мобпериод.

8. Введение воинского графика оправдалось и целесообразность работы по нему доказывается следующим:

а/ Разработка в/графика предполагает необходимость производства всесторонней проверки всех основных технических элементов хозяйства дорог, что позволяет посредством расчетов лучше выявить резервы максимальной пропускной способности.

б/ наличие в/графика дает необходимые условия для более правильного составления плана воинских перевозок.

в/ Разработка воинских графиков, создает возможность систематизировать, увязывать между собой все организационно-технические мероприятия, что служит залогом успешного освоения массовых в/перевозок.

г/ С введением воинского графика, автоматически приводится в действие весь комплекс предусмотренных при его со-

ставлении организационно-технических мероприятий, концентрируется все внимание и энергия работников при переходе от коммерческого графика на воинский, что обеспечивает серьезное организующее влияние на обеспечение выполнения работы по в/графику.

с Переход с воинского графика литер "А" 1941 года на нормальный график военного времени был осуществлен 25 мая 1942 г.

/Приложение № 10/.

9. В связи с рядом факторов, возникавших в процессе работы по воинскому графику литер "А" 1941 года, - рост об"ема снабженческих перевозок, рост удельного веса эвакуационных перевозок /с фронта в тыл/, увеличение числа срочных поездов и т.д., основной принцип воинского графика - параллельность движения поездов, с самого начала его действия был нарушен.

Работа железных дорог по воинскому графику литер "А", как параллельному, происходила только в первые две декады мобпериода, а на Закавказской жел.дороге перевозки хотя и выполнялись в мобпериод по этому графику, но с отступлением от норм стоянок на станциях и от поперегонных времен хода /ввиду незначительных размеров движения/ и в целях экономии локомотивов, были введены со второго же дня мобилизации, весовые нормы коммерческого графика мирного времени.

Однако, уже с конца июня и начала июля 1941 года, параллельность воинского графика литер "А" на дорогах была

нарушена, как преимущественный пропуском по распоряжениям НКПС, транзитных оперативных воинских поездов /эшелонов, транспортов, а позднее и поездов с эвакогрузами оборонных заводов, следование которых назначалось на правах вспомогательных и восстановительных поездов, так и загрузкой некоторых участков дорог свыше предусмотренной парности воинским графиком литер "А", например, на М-Рязанской, Томской, Кировской и др. железных дорогах по двухпутным линиям приходилось пропускать поезда в одном направлении, а по однопутным-применять непарное движение.

Внеочередной пропуск особо срочных поездов вызывал почти полную остановку потоков движения противоположного направления на однопутных участках, а на двухпутных участках-поставку не срочных поездов на обгон, с тем,чтобы не забивать ими впереди находящихся узлов и обеспечить этим беспрепятственный пропуск преимущественных поездов. Это обстоятельство, помимо прочих причин, зависящих от неудовлетворительной работы управления дорог, значительно повлияло на снижение технических измерителей работы железных дорог.

Сравнительные данные показывают, что эксплоатационные измерители /техническая и коммерческая скорости/, среднесуточный пробег, оборот вагонов и др./ по этому графику не выполнялись, прироста их по сравнению с отмененным нормальным графиком достигнуто не было.

Однако, несмотря на указанные факты, /а также, что в графике в ряде случаев были заложены не реальные нормы, например, перегонные хода, в расчет были приняты ряд не достроенных об"ектов, оказавшиеся не законченными после введения гра-

фика и т.д./, воинский график литер "А" сыграл свою положительную роль - роль мобилизующего и организующего мобилизационного документа, который об"ективно способствовал и обеспечил в начальный период войны максимально возможную быстроту осуществления массовых воинских перевозок по сосредоточению армии на линиях фронта.

В Н В О Д Ы

1. В связи с тем, что в практике работы дорог по воинскому графику литер "А" 1941 года, некоторые принципы, положенные в его основу нарушались, вследствие испытываемых затруднений, создавалось неправильное, ошибочное мнение, будто он не отвечает требованиям организации и осуществления воинских перевозок, а следовательно, на основании этого и нет будто-бы необходимости в разработке специального воинского графика.

Такое мнение является ошибочным, неправильным, так как фактически, опыт работы по воинскому графику показал его целесообразность и необходимость.

2. Сам по себе факт разработки воинского графика уже представляет собой серьезную работу по анализу технической вооруженности дорог, по проверке мобготовности всех технических элементов хозяйства дорог.

3. При разработке графика выявляется наиболее точно и правильно максимальная пропускная способность дорог по элементам их хозяйства, что позволяет намечать необходимые меро

приятия по ликвидации узких мест, по усилению пропускной способности.

4. Участие весьма большой группы специалистов в разработке в/графика дает серьезную практическую возможность исследования и анализа всех элементов хозяйства железнодорожного транспорта, выявления при этом всех имеющихся резервов, которые в практике работы дорог успешно реализуются.

5. Опыт работы по воинскому графику показал, что его действие после выполнения, в основном, массовых воинских перевозок должно быть во времени ограничено, в противном случае он явится тормозом в деле осуществления народно-хозяйственных оборонных перевозок при слабом использовании имеющейся технической вооруженности жел.дор.транспорта /недоиспользование пропускной способности, мощных локомотивов и т.д./.

Необходимо учесть также, что воинский график следует вводить в зависимости от военной обстановки и хозяйственной целесообразности - по направлениям или по определенным секторам сети.

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Я

I. Воинский график движения поездов, как один из основных документов мобплана, необходимо и впредь разрабатывать в мирное время.

2. Для осуществления народнохозяйственных и оборонных перевозок в военное время, также в мирное время, одновременно с разработкой воинского графика, необходимо разработать нормальный график военного времени.

3. Будущий воинский график должен быть построен на базе как опыта работы по нему железных дорог в 1939 г., 1941-1942г.г., так и с учетом перспективы тех военно-технических и других условий, в которых будет вестись будущая война и которая потребует осуществления максимальной маневренности от нашей Советской Армии и железнодорожного транспорта в деле быстрейшего сосредоточения Армии.

4. Опыт воинских перевозок показывает, что обычно воинские перевозки начинают выполняться заблаговременно не в мобпериод, а несколько раньше.

Наличие такого исхода дела с воинскими перевозками, должно привести к необходимости достаточно обоснованного требования о введении воинского графика на всей ли сети дорог или на некоторых из них, т.е. этот вопрос решается в зависимости от военной обстановки на фронте, срочности, размеров, характера и соотношения об"ема воинских перевозок - мобилизационных, оперативных, снабженческих и народнохозяйственных /оборонных/ грузов и др.

5. Эти графики должны находиться в пунктах хранения, введение в действие которых осуществляется на основании особых указаний Правительства - Министром Путей Сообщения.

6. Продолжительность действия воинского графика должна ограничиваться минимальным временем, необходимым для выполнения, в основном, массовых воинских перевозок мобпериода, требующих максимальной реализации пропускной способности при сокращении пассажирского движения.

После окончания, в основном, массовых воинских перевозок, воинский график /через один-два месяцы его действия/

должен быть отменен, а движение перевести на нормальный график военного времени.

7. Воинский и нормальный военного времени графики движения поездов должны быть реальными, для чего необходимо периодически осуществлять фактическую проверку готовности к работе всех материально-технических средств, обеспечивающих его реальность.

При наличии резкого повышения пропускной способности на данном направлении, эти графики необходимо пересоставлять

0000 0 0000

Нач.дороги,Нач.Подорам.НМ.

Приложение № I
Копия
СОВ.СЕКРЕТНО
экз.№-_

РАССЕКРЕЧЕНО

П Р И К А З
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
№СС-25/Ц
12 сентября 1939 года

О ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ "ВОИНСКОГО ГРАФИКА 1938 ГОДА"

Для обеспечения больших учебных сборов воинскими перевозками ПРИКАЗЫВАЮ:

I. С I8-ти часов 00 мин. I3-го сентября 1939 г. ввести в действие "Воинский график 1938 г." на следующих дорогах: Кировской,Октябрьской,Калининской,Западной,Белорусской, Юго-Западной,Одесской,Сталинской,Северо-Донецкой,Южно-Донецкой,Южной,М-Окружной,М-Киевской,Ярославской,Ленинской, им.Дзержинского,Горьковской,Северной.

На соседних дорогах и на остальных, не указанных в приказе дорогам,остается в действии коммерческий график 1939 года.

2. Не позднее I2-ти часов I3-го сентября 1939 г. закончить развозку и вручение "воинского графика 1938г." и книжек расписаний к ним, обеспечив сохранение в тайне этих документов.

Поучастковые выписки из плана воинских перевозок и наряды на погрузку воинских перевозок по дороге не развозить, оставив эти документы в пунктах хранения.

Выполнение воинских перевозок производить по планам, которые должны быть получены от начальника военно-транс-

портной службы дороги 12-го сентября, в котором будут указаны станции и время погрузки эшелонов, количество и род подвижного состава и отдельно задание на транзит. По коммерческим грузам руководствоваться телеграммой Зам. Наркомпути т.Багаева.

Афиши расписания пассажирских поездов в станционных зданиях и служебных помещениях не вывешивать, а сообщать при их обращении пассажирам через кассы и справочное бюро без ссылок на воинский график.

3. Немедленно с получением настоящего приказа Начальникам дорог и Нач.Подоров проинструктировать начальников служб, отделов, начальников отделений, дистанций и станций, начальников политотделов, парторгов.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ - КАГАНОВИЧ

копия верна:

/от 13/9-1939 г./-108. ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
КОПИЯ

ТЕЛЕГРАММА
№ 1632/Ц

Н, Начподора, НМ.

В дополнение к приказу №С-25/Ц о введении воинского графика для обеспечения учебных сборов перевозками, обязываю Вас:

1. Затребовать от начальников станций, депо, отделений и т.д. подтверждения о получении всех документов по воинскому графику, развезенных из пунктов хранения.

2. Через помощников начальников отделений по мобработе проверить 13 и 14 сентября соблюдение получившими мобдокументами всех правил их секретного хранения.

3. В случае, если до настоящего времени дорога не направила на большие узлы и станции работников из управления дороги и подора, немедленно командировать не позднее утра 13 сентября на крупные узлы и станции по 2-3 работника -одного инженера и одного политработника, обязав их помочь начальникам станций и начальникам депо в деле обеспечения бесперебойного движения поездов, выдерживания стоянок по графику, своевременной выдачи паровозов и принятия мер по обеспечению безопасности работы на станции.

Обязать командированных работников регулярно информировать начальника дороги и начальника подора о затруднениях, принимаемых мерах и необходимой помощи.

4. В порядке проверки открытия всех новых раздельных пунктов и назначения на них людей затребовать от начальников отделений фамилии всех вновь назначенных начальников блок-постов и раз"ездов.

Если по ознакомлении со списком окажутся назначенными работники непригодные для исполнения своих обязанностей, то немедленно заменить их в 10-часовой срок.

В случае недостачи того или иного инвентаря на вновь открытых блок-постах и раз"ездах, пополнить его в течение 14-го сентября.

5. В целях инструктажа в процессе исполнения воинского графика, помощи и проверки работы промежуточных станций, выделить по 3-4 ревизора-инструктора на каждое отделение, использовав для этого преподавательский состав курсов, учебных заведений, старых опытных движенцев, работающих в настоящее время на других должностях, работников аппарата управления дороги, железнодорожников, работающих вне железнодорожной системы, которых необходимо затребовать через местные, партийные и советские организации.

6. В порядке проверки открытия законсервированных тяговых и вагонных обустройств /депо, поворотные круги, водоснабжение/ затребовать от начальников паровозных отделений точный перечень всех открытых обустройств и их состояние, приняв немедленные меры как организационные, так и материальные для исправления тех или иных недостатков на ходу, в процессе работ.

Особое внимание обратить при этом на бесперебойную работу экипировочных обустройств, обеспечивая их в процессе работы потребными запчастями, обращаясь в случае необходимости за помощью к близ лежащим заводам НКПС и промышленности.

Командировать по одному работнику в качестве ревизора-инструктора в оборотные депо, на которого возложить и наблюдение за прилегающими к оборотным депо тяговым обустройствам /водоснабжение, топливные склады, энергоснабжение и друг./.

7. По пути не допускать на все время исполнения воинского графика предупреждения, замедляющие движение поездов, не за счет замазывания действительных дефектов, могущих привести к авариям, а за счет принятия срочных мер к их ликвидации и систематическому предупреждению. Для этого использовать рабочих и инженерно-технических работников МПС и путевых колонн, работа которых временно приостановлена на дорогах, работающих по воинскому графику. Проверить еще раз укомплектование увеличенного штата путеобходчиков.

8. Организовать на каждой дистанции пути по 3-4 аварийных колонны для ускоренной ликвидации отдельных аварий до прибытия восстановительных поездов. Использовать для этого рабочих МПС и при необходимости ВРП, а в случае надобности привлекать для этого других рабочих и служащих ж.д.транспорта. Обеспечить эти колонны домкратами, дрезинами и другими инструментами.

Ревизорам по безопасности движения в большинстве быть на линии, проявлять больше бдительности в своей работе.

9. Обеспечить ускоренный бесперебойный безотцепочный ремонт вагонов участками и ВРП, выделяя при необходимости для безотцепочного ремонта часть рабочих из ВРП и вагонных депо.

Проинструктировать поездных вагонных мастеров, в особенности новых поездных мастеров по усилению надзора за вагонами в пути следования.

П.

10. Ввиду того, что воинские перевозки требуют особо тщательного подбора крытого подвижного состава и приведения его в порядок считать это важнейшей задачей в деле обеспечения своевременной погрузки воинских эшелонов. Выделить специально для отбора вагонов, промывки и обеспечения с"емным оборудованием заместителей начальников ВРП и заместителей начальников станций, ни в коем случае не допуская задержки подачи вагонов.

Вести тщательный учет с"емного оборудования, потребовать от станций заблаговременного предупреждения о нехватке или непригодности с"емного оборудования для ускоренной доставки его на станции. В крайнем случае, если доставка с"емного оборудования может задержать погрузку эшелонов, использовать лесной пиломатериал, находящийся в данной местности, обратившись за помощью к местным советским, партийным организациям и организовав ускоренную распиловку материалов.

11. Вести особый учет вагонных парков на дороге груженых, в том числе транзитных и местный груз, крытых и платформ Выделить специальную группу людей по разработке регулировки вагонного парка внутри дороги, в особенности платформ.

Начальники дорог и начальники служб движения обязаны за сутки принимать меры к обеспечению вагонами пунктов форми-

рования. Во всяком случае начальники дорог обязаны ставить перед НКПС вопрос о подвижном составе не менее чем за сутки до возможных затруднений.

Само собой разумеется, что выполнение регулировочных заданий НКПС в условиях воинского графика является еще более ответственным долгом железнодорожников, чем по коммерческим грузам, за нарушение которых виновные понесут суровое наказание.

I2. Решающим в деле обеспечения подвижным составом является усиленная и ускоренная выгрузка. Ввести особый учет выгрузки, установить непрерывную связь с партийными, советскими, хозяйственными и военными организациями, требуя в случае задержки выгрузки выделения рабочей силы за счет строительств, предприятий и т.д. В деле борьбы за выгрузку грузов проявлять максимум настойчивости и требовательности.

Ш.

I3. Начальникам дорог ежедневно через отделения паровозного хозяйства и паровозные службы определять размеры выдачи паровозов в соответствии с потребным размером движения, и не позднее чем за I2 часов давать распоряжения депо о заправке паровозов.

Начальнику дороги ежедневно докладывать НКПС"у наличный остаток паровозов и сколько заправлено из постоянного запаса и резерва НКПС"а. В случае, если начальник депо не полностью уверен в бесперебойной работе того или иного паровоза, он обязан использовать эти I2 часов для пробы, при

этом исходить из того, что своевременная выдача паровозов под поезда в условиях военного графика также, как и своевременная отправка поездов является решающим условием выполнения воинского графика.

Начальникам дорог и начальникам паровозных служб затребовать от начальников паровозных отделений и депо фамилии всех машинистов, прикомандированных к паровозам, в связи с исполнением воинского графика и установить порядок их использования. До их работы на паровозе использовать их на работах в депо по ремонту паровозов.

Учесть всех бывших машинистов, пом.машинистов, работающих в настоящее время на разных должностях как на железнодо-рожном транспорте, так и вне железнодорожного транспорта, в данном городе или поселке. Согласовать с местными советскими и партийными организациями об использовании указанных бывших машинистов в случае, если движение превысит потребность имеющихся машинистов.

Особо создать дополнительный резерв кочегаров, использовав для этого рабочих депо, МПС и других предприятий и заводов по согласованию с соответствующими организациями.

14. Начальникам дорог организовать проверку действия средств поездной связи особенно на вновь открытых раздельных пунктах, путем командирования из управлений и дистанций связи на 1-2 дня работников связи.

Резко сократить число подаваемых телеграмм не связанных с движением поездов. Обеспечить сохранение тайны в телеграфе, путем выделения политконтролеров из числа работников знающих телеграф.

15. Особо поставить учет погрузки воинских грузов, выделив для этого специальную группу работников.

Не дожидаясь конца суток в процессе погрузки принимать оперативные меры обеспечения выполнения заданий как путем своевременной подачи порожняка, так и путем ускорения процесса погрузки и соответствующего влияния на грузоотправителя. Использовать для этого часть работников грузовых служб, направляя их на станции погрузки и выгрузки.

Одновременно с этим, дорогам, имеющим большую погрузку особо важных коммерческих грузов /уголь, нефть, мука, сахар, соль, флюсы, крепежный лес, качественные металлы для машиностроительных заводов, кокс, руда/, обеспечить полное выполнение плана.

Данные о воинской погрузке должны поступать в управления НКПС не менее 4-х раз в сутки, также как и по коммерческим грузам.

16. Организовать в управлении дороги и в управлении службы специальную группу диспетчеров по ведению графика исполненного движения поездов и учета выполненных измерителей-простои, коммерческая скорость, техническая скорость, среднесуточный пробег воинских поездов - с тем, чтобы диспетчера, ведущие график исполненного движения, в случаях нарушения графика, воздействовали на тот или иной участок, станцию, перегон по вводу поезда в график и по его исполнению.

Диспетчера должны заблаговременно предусматривать возможные затруднения и в случаях, если его мер недостаточно,

ставить вопрос перед службой движения, начальником дороги.

17. Учитывая, что воинский график в основе своей имеет короткие интервалы и густое движение, обеспечить систематическое инструктирование диспетчеров отделений и станций. Диспетчера дорог и диспетчера НКПС обязаны помогать линейным диспетчерам и находить в процессе исполнения графика, способы недопущения нарушения графика или ввода в график в случае, если те или иные нарушения произошли.

В деле выполнения графика особое значение должно иметь сопровождение поездов. Поэтому НКПС предлагает организовать сопровождение поездов, специально проинструктировав сопровождающих поезда, что они посажены на поезда для того,чтобы преодолевать все препятствия, могущие иметь место в пути.

18. Работа железных дорог по воинскому графику производится в наших условиях впервые. Опыт такой работы требует обобщения.

Предлагаю при начальниках дорог организовать из лучших специалистов и политработников группу людей, которой поручить ежедневно обобщать опыт работы дороги в условиях воинского графика.

19. Во всей работе по осуществлению графика исходить из того,что основной отличительной особенностью воинского графика является обеспечение скорости движения и своевременности его.

На обеспечении своевременности и быстроты продвижения поездов должны быть сосредоточены усилия железнодорожников.

Степень выполнения графика продвижения, скоростей и своевременного отправления и прибытия поездов будет главным показателем успешности освоения воинского графика. Для того, чтобы этот главный показатель выдержать, необходимо обеспечить своевременную подачу вагонов, не допуская ожидания людей подачи вагонов, следовательно, своевременную погрузку, своевременную подготовку вагонов, промывку и оборудование, своевременное сформирование поездов, своевременную подачу паровозов, обеспечить безопасность движения поездов по перегону и недопущение простоев на промежуточных станциях.

Начальники дорог, начподоры, начальники всех служб, начальники отделений и нач.политотделов, дистанций, вагонных участков, начальники депо и парторги своим руководством обязаны обеспечить осуществление всех условий для успешного выполнения воинского графика.

Строжайшее соблюдение дисциплины является решающим условием успешного выполнения воинского графика. Работа по осуществлению воинского графика для перевозки войск на учебные сборы должна привести к выявлению новых образцов стахановско-кривоносовской инициативы и творчества на транспорте.

Хозяйственники и политработники обязаны обеспечить строгую дисциплину и новый политический под"ем среди железнодорожников. Для этого должны быть приняты все необходимые практические меры раз"яснения железнодорожников. Поскольку в печати не освещается вопрос о воинском графике,

необходимо раз"яснять по отдельным группам работников, указывая, что введение воинского графика имеет исключительно большое государственное значение с точки зрения проверки мобилизационной способности и готовности железнодорожного транспорта и тем самым с точки зрения обороноспособности нашей великой социалистической родины.

Железнодорожники должны, при осуществлении воинского графика по перевозке воинских эшелонов на учебные сборы, показать, что слово советского железнодорожника не пустое слово, что слово, данное партии и нашему великому вождю товарищу СТАЛИНУ о том, что железнодорожники готовы в нужную минуту выполнить свой долг перед родиной, что это слово будет на деле подтверждено в эти дни перевозок на учебные сборы.

Тысячи людей покажут новые образцы работы и не должно быть ни одного человека, показавшего образцы работы, который не был бы учтен.

НКПС требует от Вас серьезного, вдумчивого отношения к исполнению настоящего указания и систематических правдивых донесений о ходе исполнения воинского графика.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ - Л.КАГАНОВИЧ

копия верна:

РАССЕКРЕЧЕНО

СПРАВКА

О работе паровозов за время

Название дорог	Эксплоатируемый парк паровозов						Скорость техническая			
	На 1.9	8.9	14.9	18.9	24.9	30.9	Норма	Выполнено I дек. сент.	Выполнено II дек. сент.	Выполнено III дек. сент.
Кировская	103	102	114	146	149	126	37,3	36,3	36,8	36,0
Октябрьск.	138	162	177	181	169	213	34,4	36,3	38,0	38,0
Калининск.	52	59	86	156	103	128	35,0	35,4	35,9	35,8
Западная	81	83	179	278	336	265	37,6	39,3	37,6	36,5
Белорусская	97	103	215	278	330	225	35,1	36,1	35,4	33,1
Юго-Западн.	131	157	336	409	504	522	33,0	35,8	32,2	32,5
Одесская	95	90	139	189	197	219	34,2	35,6	37,2	36,1
Северная	188	180	183	178	180	173	31,8	32,6	33,4	32,3
Ярославская	82	79	81	82	82	86	33,8	34,4	33,2	32,7
Горьковская	112	119	128	133	122	112	32,7	32,2	34,6	32,4
Ленинская	136	136	168	175	157	143	33,1	32,6	32,8	31,9
М-Окружная	16	16	16	16	16	21	24,2	23,3	24,1	22,6
Им.Дзерж.	95	94	129	133	109	101	36,7	37,6	37,8	37,2
М.Киевская	169	166	193	194	210	197	36,0	35,0	36,5	35,1
Южная	150	176	180	176	151	184	34,2	36,8	35,8	36,5
С-Донецкая	187	182	186	183	186	203	35,7	39,3	39,4	39,0
Ю-Донецкая	94	97	73	119	97	97	34,6	39,8	39,0	36,5
Сталинская	136	130	175	174	159	141	33,7	35,0	36,5	35,1

ПРИМЕЧАНИЕ: 1. Нормы технич. и участков. скоростей и средн
№ 105/Ц от 14/У-1939г.
2. Фактически выполненные показатели взяты б
3. Наличие эксплоатируемого парка паровозов

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
КОПИЯ
СЕКРЕТНО
экз. №-__

РАССЕКРЕЧЕНО

выпол

№№ пп	Название дорог	Норма коммерческой скорости	Авгус 1939г	Средне-суточный пробег воинских поездов		
				I декада	II декада	III декада
I	Кировская	23,9	23,I	2	529	562 /х/3
2	Октябрьская	26,4	26,0		528	525 /х/3
3	Калининская	24,0	23,6		522	509
4	Западная	26,7	26,8		568 /х/3	417
5	Белорусская	24,9	25,0		302	222
6	М-Киевская	22,2	22,4		442	295
7	Северная	21,2	17,7		499	512
8	Ярославская	23,I	21,0		534	555
9	Горьковская	20,3	16,9		395	538
I0	Ленинская	22,0	20,5		512 /х/3	544 /х/3
II	Им.Дзержинск.	26,9	25,4		703	483
I2	Южная	23,I	24,2		487	445
I3	С-Донецкая	25,3	26,4		684	686 /х/3
I4	Ю-Донецкая	26,I	24,8		662	703
I5	Сталинская	23,4	22,8		462	202 /х/3
I6	Юго-Западная	22,7	23,0		383	222
I7	Одесская	25,I	26,2		258	272

ПРИМЕЧАНИЕ: I. Средне-суточн паровозов, так как отдельного учета по дан

х/2. Средне-суточный пробег перевозки происходили с 8 сентября.

х/3. Средне-суточный пробег едующего расчета:
II декада-Ленинская, Ка.
III декада Кировская, Октя и Ленинская-за 7 суток.

4. Снижение средне-суточн раничных дорогах и граничащих с ними, произошло по п
а/ задержки поездов по вы
б/ медленной выгрузки пое ка и не полное использование выгрузочных мест.

Все это не давало возможн лах, задержку на подходах и замедленный прием с дорог

127

По прямому лично Нач.дорог

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

КОПИЯ
С из"ятием ленты.

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

№ С-45/Ц
23 сентября 1939 года

Н, дорог, Начподорам и НМ /18 Дорог/.

О ВОИНСКОМ ГРАФИКЕ

П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Дорогам: Кировской, Октябрьской, Моск.Киевской, Моск.Окружной, им.Дзержинского, Горьковской, Северной, Ярославской, Ленинской, Южной, Сев-Донецкой, Сталинской, Юго-Донецкой и Одесской, начиная с 18часов 24/IX перейти на нормальный коммерческий график.

2. На дорогах: Западной, Белорусской, Калининской, Юго-Западной продлить действие воинского графика до 30/IX.

3. Дорогам, переходящим на нормальный коммерческий график обеспечить ускоренное продвижение оставшихся воинских эшелонов впереди всех поездов и своевременную информацию дорог оставшихся на воинском графике подходах эшелонов с указанием их номеров.

4. Весовую норму воинских поездов на всех дорогах оставить по воинскому графику.

5. Размеры пассажирского движения на дорогах переходящих на нормальный коммерческий график восстанавливать не сразу, а по особому распоряжению НКПС.

6. Начальникам дорог работавших по воинскому графику организованно из"ять всю документацию, проверить ее, запечатать и сдать в пункты хранения по всем правилам секретного делопроизводства.

127

По прямому лично Нач.дорог

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

КОПИЯ
С из"ятием ленты.

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

№ С-45/Ц
23 сентября 1939 года

Н, дорог, Начподорам и НМ /18 Дорог/.

О ВОИНСКОМ ГРАФИКЕ

П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Дорогам: Кировской, Октябрьской, Моск.Киевской, Моск.Окружной, им.Дзержинского, Горьковской, Северной, Ярославской, Ленинской, Южной, Сев-Донецкой, Сталинской, Южно-Донецкой и Одесской, начиная с 18часов 24/IX перейти на нормальный коммерческий график.

2. На дорогах: Западной, Белорусской, Калининской, Юго-Западной продлить действие воинского графика до 30/IX.

3. Дорогам, переходящим на нормальный коммерческий график обеспечить ускоренное продвижение оставшихся воинских эшелонов впереди всех поездов и своевременную информацию дорог оставшихся на воинском графике подходах эшелонов с указанием их номеров.

4. Весовую норму воинских поездов на всех дорогах оставить по воинскому графику.

5. Размеры пассажирского движения на дорогах переходящих на нормальный коммерческий график восстанавливать не сразу, а по особому распоряжению НКПС.

6. Начальникам дорог работавших по воинскому графику организованно из"ять всю документацию, проверить ее, запечатать и сдать в пункты хранения по всем правилам секретного делопроизводства.

7. Начальникам дорог, работавших на воинском графике немедленно приступить к выполнению пункта I8 телеграммы № I647/Ц об анализе и учете опыта воинских перевозок для представления в НКПС отчета.

8. Начальнику Центрального Военного Отдела установить сроки представления отчетов в зависимости от размеров воинских перевозок на дороге. Установленные сроки доложить мне через двое суток.

9. Начальникам дорог вместе с отчетами представить в НКПС графики исполненного движения.

I0. Начальникам дорог открытые раздельные пункты временно не закрывать, установив, какие из них выгодно оставить для коммерческого движения и представить на рассмотрение в НКПС.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ - КАГАНОВИЧ

Копия верна:

129

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

КОПИЯ

СОВ.СЕКРЕТНО
Экз.№-__

РАССЕКРЕЧЕНО

3/58/10-2260сс

9/IX-1940г. НАЧАЛЬНИКУ _____ жел.дор.

НКПС обязывает Вас составить новый воинский график по Вашей дороге.

В основу воинского графика должны быть положены следующие условия:

а/ сохранение параллельности поездов.

б/ Воинские поезда накладываются в размере максимальной пропускной способности участка.

I. Размеры движения

Количество воинских поездов на графике для каждой дороги утверждает НКПС по представлению дорог.

Размеры дальнего пассажирского движения и маршруты их следования будут установлены Военным Отделом и Пассажирским Управлением НКПС.

Размеры пригородного движения устанавливает Начальник дороги, без ущерба пропуска дальних пассажирских и воинских поездов, в минимальном количестве, обеспечивающем подвоз рабочих и служащих к месту работы и доставки их к месту жительства.

Пассажирские поезда накладываются параллельно /не режущими/ воинским. Дополнительные стоянки пассажирских поездов устанавливаются за счет ускорения движения поездов по перегонам.

II. Технические условия для составления воинского графика.

Расчетный вес поезда и серии локомотивов для каждой дороги указаны в прилагаемой ведомости.

Перегонные времена хода устанавливаются тяговыми расчетами и опытными поездками.

Остальные технические условия: тормозной режим, форсировка, конструктивные скорости паровозов, тяговые плечи обслуживания поездов паровозами, пункты стоянки поездов по техническим надобностям и продолжительность этих стоянок, межпоездные и станционные интервалы принимать в соответствии с ПТЭ и нормами, принятыми при составлении нормального графика 1940 года.

При составлении нового воинского графика, необходимо учесть опыт работы по воинскому графику в сентябре 1939 года. При этом обратить особое внимание на выявленные недостатки в графике 1938 года, а именно: малые станционные интервали, недостаточные стоянки поездов для набора воды и т.д.

Необходимо также учесть вводимые в эксплоатацию в 1940 г. жел.дор.устройства, влияющие на изменение порядка работы и технических норм, улучшающие нормы технологического процесса.

III. Мероприятия по обеспечению воинского графика и безопасности движения поездов.

Для достижения высоких показателей работы по воин-

скому графику, а также в целях усиления гарантии безопасности движения поездов необходимо тщательно проверить каждую техническую норму, принимаемую при его построении.

Проверить эти нормы с учетом результатов выполнения воинского графика на тех дорогах, где он вводился в действие, а на остальных с учетом выполнения норм и показателей по нормальному графику 1939-1940 г.г.

Особенно тщательно проверить нормы, связанные с обеспечением безопасности движения поездов: станционные и межпоездные интервалы по каждому раздельному пункту, увязку поездов в узлах при наличии пересекающихся маршрутов при приемке и отправлении поездов.

Особо разработать вопрос по приему поездов к воинским обустройствам /продпунктам, платформам и площадкам/, расположенным не по грузовому потоку, а с противоположной стороны и порядок возвращения порожних составов с грузовой стороны в порожнем направлении.

При составлении графика движения должна быть произведена графическая проверка загрузки экипировочных устройств в основном депо и важнейших пунктах оборота паровозов, в пунктах водоснабжения, с учетом неравномерности подхода поездов.

Особо тщательно должны быть произведены расчеты по определению пропускной способности участковых, узловых и сортировочных станций.

При загрузке горловин или путей станций на 60 и более процентов, расчет пропускной способности станций производить графическим способом.

IУ. Составление пояснительной записки к воинскому графику

К воинскому графику должна быть разработана пояснительная записка.

Пояснительная записка должна состоять из текстуальной части и приложений.

В текстуальной части кратко излагаются следующие основные моменты:

I. Общая характеристика графика и технические условия, положенные в основу его составления: порядок расчета перегонных времен хода, пункты технических стоянок и их продолжительность; перечень пассажирских поездов с указанием №№ и пунктов обращения прямых, местных и пригородных поездов, увязка пассажирских поездов по узловым пунктам.

2. Краткая техническая характеристика обустройств дороги по каждому элементу хозяйства: пути, паровозного, вагонного, связи, движения под углом зрения обеспечения графика.

3. Узкие места по каждому элементу хозяйства и намечаемые дорогой мероприятия и сроки для их устранения.

4. Заключение по всем элементам графика.

5. Предложения дороги о внесении в смету главнейших работ по обеспечению графика, безопасности движения поездов, в виде краткого наименования работ и ориентировочным подсчетом их стоимости и потребности главнейших материалов.

Все технические вопросы должны быть отражены в соот-

ветствующих приложениях к пояснительной записке. В текстуальной части изложить те или иные пояснения, или замечания, если это вызывается необходимостью.

Приложения к пояснительной записке должны быть составлены по прилагаемым формам №№ I-23.

У. Порядок составления воинского графика

I. Дорога производит подсчет максимальной пропускной способности по всем элементам: перегонам, станциям, погрузочно-выгрузочным, тяговым и экипировочным устройствам и водоснабжению и составляет воинский график в карандаше, а, для рассмотрения и установления размеров воинских пассажирских, в Центральный Военный Отдел НКПС к 5 октября 1940 года сообщает телеграфом данные о пропускной способности по следующему шифру:

I. Раздел I - данные по всем графам сводной ведомости /приложение № 18/:

1. Название участков,
2. По перегонам,
3. По путевому развитию и т.д. по всем 12 графам.

II. Раздел II - пригородные поезда:

а/ количество принятых пригородных поездов.
б/ на каких участках.

III. Раздел III - местные пассажирские поезда:

а/ количество принятых местных пассажирских поездов.
б/ на каких участках.

2. По получении от Центрального Военного Отдела НКПС размеров движения, дороги производят увязку поездов с соседними дорогами по выходным пунктам, составляют воинский график и в законченном виде представляют его с пояснительной запиской на утверждение в НКПС к 15/XI-1940 г.

3. НКПС обязывает Вас принять все меры к тому, чтобы составляемые воинские графики были высокого качества и разработка их производилась строго в установленные настоящей директивой сроки.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Ведомость расчетного веса поезда и серии локомотивов, принятых для воинского графика 1941 года, формы ведомостей, таблиц №№ 1-23 на ..... листах.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАРОДНОГО КОМИССАРА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ - КОВАЛЕВ

Копия верна:

отп. 2 экз.
зак. №-6/538
исп. Алферов
ев

СЕКРЕТНО
ЭКЗ. №

П Р И К А З
НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
№-С-7/ЦЗ
25 января 1941 года

Для рассмотрения нового воинского графика движения поездов НКПС ПРИКАЗЫВАЕТ создать рабочие комиссии по дорожным управлениям из работников дорожных управлений, Военно-Мобилизационного Управления и отраслевых управлений в следующем составе:

РАССЕКРЕЧЕНО

I. По дорогам Запада.

1. ГУСЕВ С.В. - Начальник Управления /председатель/
2. ВОРОБЬЕВ П.А. - Зам.начальника Управления
3. ПОБЕДИН - Начальник Технического отдела
4. КОВАЛЕНКО - Зам.начальника Технического отдела
5. ИВАНОВ - начальник вагонного сектора
6. ХРОМОСТО - начальник отдела эксплоатации и ремонта подвижного состава
7. РУСАКОВ - начальник Отдела Управления пути
8. ФЕДОРОВ - зам.начальника I-го отдела Военно-Мобилизационного Управления НКПС
9. МОСКВИН - начальник отдела водоснабжения
10. СЕНАТОРОВ - Технический отдел пассаж.управления

II. По дорогам Северо-Запада.

1. КОВАЛЕВ И.В. - Начальник Управления /председатель/
2. ЯКУШИН - зам.начальника управления
3. ТИРКЕЛЬТАУБ - начальник технического отдела
4. ХОХРЕВ - начальник распорядительного отдела
5. ПАНКРАТЬЕВ - начальник Вагонного сектора

6. БАЕВ - начальник отдела Военно-Мобилизационного Управления НКПС

7. СОСИН - начальник отдела эксплоатации и ремонта подвижного состава

8. ОСИПОВ - начальник отдела пути

9. МОСКВИН - начальник отдела водоснабжения

10. СЕНАТОРОВ - технич.отдел Пассаж.управления

III. По дорогам Юга

1. ЕГОРОВ - начальник управления /председатель/

2. ВИШНЕВЕЦКИЙ - главный инженер

3. ЦЫПЛЕНКОВ - зам.начальника управления

4. МОРОЗОВ - начальник вагонного сектора

5. КУДРЯШОВ - начальник технического отдела

6. ЧЕРНОБРОВКИН - начальник отдела управления пути

7. СУРОВ - начальник отдела Военно-Мобилизационного Управления НКПС.

8. МОСКВИН - начальник отдела водоснабжения

9. СЕНАТОРОВ - технич.отдел пассажир.управления

IV. По дорогам Кавказа

1. ЕЖКИН А.А. - начальник управления /председатель/

2. ШЕПАК А.И. - зам.начальника управления

3. АХАВАДЗЕ - зам.начальника управления

4. НЕЙСТРАХОВ - начальник технического отдела

5. ОСЕЛЕДЕЦ - начальник вагонного сектора

6. ОРЛОВ П.С. - зам.нач.распорядительного отдела

7. БУБНОВ - начальник Военно-Мобилизац.сектора

8. АТОЯН - начальник отдела управления пути

9. КОНДАКОВ - зам.начальника отдела Военно-Мобилизационного Управления НКПС

IO. ЖИЛИН	-	зам.начальника отдела водоснабжения
II. ОСТРОВСКИЙ	-	Ст.инженер Пассажирского Управления

У. По дорогам Средней Азии

I. РОМАШОВ	-	начальник управления/председатель/
2. ШУБРОВ	-	зам.начальника управления
3. ГЛАЗЫРИН	-	зам.начальника управления
4. БЫЧКОВСКИЙ В.М.	-	начальник распорядительного отдела
5. СМИРНОВ	-	зам.начальника паровозного сектора
6. ПОГОДИН Н.А.	-	начальник вагонного сектора
7. ЦУКАНОВ	-	начальник отдела управления пути
8. МАРКОВ	-	зам.нач.отд.Военно-Мобилизационного Управления НКПС
9. ЖИЛИН	-	зам.начальника отдела водоснабжения.
IO. МАЛИНИН	-	Начальник Военно-Мобилизационного сектора Пасс.Управления
II. ТАТАРСКИЙ	-	начальник технического отдела

УI. По дорогам Урала-Сибири

I. ВАЛУЕВ	-	и.о.начальника управления /председ./
2. СОТНИКОВ	-	начальник технического отдела
3. ТЮТИКОВ	-	зам.начальника управления
4. ДОЛГОВ	-	нач.Военно-Мобилизационного сектора
5. ФАДЕЕВ	-	начальник отдела управления пути
6. БУГРОВ	-	зам.начальника отдела Военно-Мобилизационного управления НКПС
7. ЖИЛИН	-	зам.начальника отдела водоснабжения
8. МАЛИНИН	-	нач.военно-мобилизационного сектора Пассажирского управления.

УП. По дорогам Востока

1. АГАБЕКОВ - зам.нач.управления /председатель/
2. ЧАГИН - зам.начальника управления
3. ПЛЮЩЕВ - нач.вагонного сектора Д.Вост.Управления
4. АНИСКИН - начальник сектора эксплоатац.и ремонта локомотивов.
5. ВИНОГРАДОВ - начальник Восточного отдела Управления пути
6. ИВАНОВ - ст.инженер Военно-Мобилизационного управления НКПС
7. ЖИЛИН - зам.начальника отдела водоснабжения
8. МАЛИНИН - начальник Военно-мобилизационного сектора пассажирского управления.

УШ: По дорогам Центра.

1. МАРТЫШЕВ В.К. начальник управления /председатель/
2. ЛЫСОВ - зам.начальника управления
3. ШТЕРН - ст.инженер технического отдела
4. СИЛАНТЬЕВ - начальник отдела управления пути
5. ВЛАСЮК - начальник сектора Военно-Мобилизационного управления НКПС.
6. МОСКВИН - начальник отдела водоснабжения
7. СЕНАТОРОВ - технический отдел пассажирского управления.

В процессе работы председатели рабочих комиссий в необходимых случаях привлекают согласованных на мобработу инженерно-технических работников для проверки материалов и проработки отдельных вопросов по графику.

После рассмотрения материалов и графика, рабочая комиссия представляет в Центральную Комиссию: 1/ график, 2/ пояснительную записку к графикам, 3/ протокол рассмотрения графиков и 4/ проект заключения Центральной Комиссии по графикам.

С календарным планом работы комиссий ознакомиться в Военно-Мобилизационном Управлении НКПС.

ЗАМ.НАРОДНОГО КОМИССАРА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ - С.БАГАЕВ.

Верно:

отп.2 экз.
зак.№-05/536
исп.Алферов
ас

133.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8.
КОПИЯ

СЕКРЕТНО
Экз. №-__

РАССЕКРЕЧЕНО

П Р И К А З
НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
№ С-9/ЦЗ

15 февраля 1941 года.

Для рассмотрения и утверждения разрабатываемого нового воинского графика движения поездов ПРИКАЗЫВАЮ, под моим председательством, создать Центральную комиссию в составе:

1. ШИШОВ А.Ф. - Заместитель Начальника Военно-Мобилизационного Управления.
2. ОДИНЦОВ - Заместитель Начальника Военно-Мобилизационного Управления.
3. ПЕЙСАХЗОН - Заместитель гл.инженера Оперативно-эксплуатационного управления.
4. МИХЕЕВ - Заместитель начальника Управления паровозного хозяйства.
5. СЕДОВ - Начальник Военно-Мобилизационного сектора Оперативно-Эксплуатационного Управления.
6. ЧЕРНЫШОВ - Начальник Технического Отдела Управления Путевого Хозяйства.
7. СМОЛЬНИКОВ - Начальник I-го Отдела Военно-Мобилизационного Управления.
8. НОВИЧКОВ - Зам.Начальника I-го Отдела Военно-Мобилизационного Управления.
9. ФЕДОРОВ - Зам.Начальника I-го Отдела Военно-Мобилизационного Управления.

и представителя соответствующего дорожного управления.

ЗАМ.НАРОДНОГО КОМИССАРА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ - С.БАГАЕВ

Копия верна:

2 экз.
№-05/552
Алферов
ев

141

ПРИЛОЖЕНИЕ № 9

КОПИЯ
СЕКРЕТНО
экз. №-__

РАССЕКРЕЧЕНО

П Р И К А З
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
№ 254 23 июня 1941 г.

Н. Наркомзор, Н,Т,В,П,ВМС,Ш,М,Л,РБ,ДН,ТН,ПЧ,ШЧ,ВЧ,УРБ, Нач.Политотделов отделений,Нач.Управлений НКПС.

О введении в действие воинского графика 1941 года лит."А" и обеспечении воинских перевозок

Для обеспечения воинских перевозок, ПРИКАЗЫВАЮ:

I. Ввести в действие с 18 час.00 минут 24 июня воинский график 1941 г. литер "А", на следующих дорогах: Кировской, Октябрьской, Ленинградской, Калининской, Эстонской, Латвийской, Литовской, Западной, Белорусской, Белостокской, Брест-Литовской, Ковельской, Львовской, Кишиневской, Юго-Западной, Винницкой, Одесской, Северной, Ярославской, Горьковской, Ленинской, Московско-Окружной, Московско-Киевской, Казанской, Пензенской, им.Дзержинского Ф.Э., Южной, Северо-Донецкой, Южно-Донецкой, Сталинской, М-Донбасской, Юго-Восточной,Сталинградской, им.К.Е.Ворошилова, Орджоникидзевской, Рязано-Уральской, имени Куйбышева В.В., Оренбургской, Пермской, им.Л.М.Кагановича, Южно-Уральской,Красноярской,Омской,Томской, на остальных дорогах, не указанных в приказе остается в действии коммерческий график 1941 года.

2. Не позднее 14 часов 23 июня 1941 года закончить развозку и вручение воинского графика 1941 г. лит."А" и не позднее 24 часов книжек расписаний к ним, обеспечив сохранение

в тайне этих документов. Поучастковые выписки из плана воинских перевозок, наряды на погрузку, афиши расписания пассажирских поездов на дороги не развозить, оставив эти документы в пунктах хранения, новый план перевозок будет преподан телеграфом.

3. Начальникам дорог и Начальникам Подоров к 18-ти часам 23.VI открыть раздельные пункты и осуществить мероприятия, предусмотренные воинским графиком 1941 г. лит."А". Начальникам грузослужб и Начальникам Отделений движения к этому же сроку привести в полную готовность погрузочно-выгрузочные места, как основные, так и вспомогательные.

4. Начальникам отделений движения немедленно освободить узлы от излишнего подвижного состава, использовав для этой цели ветки, малодеятельные под"ездные пути и все другие пути, которые могут быть заняты без ущерба для движения поездов.

5. В случае, если до настоящего времени дороги не направили на большие узлы и станции работников управления дороги и Подора,- немедленно командировать к 14 часам 23 июня на крупные узлы и станции по 2-3 работника - одного инженера и одного политработника для обеспечения движения поездов.

6. Начальникам дорог немедленно подготовить для заправки паровозы, находящиеся в резерве дороги и НКПС и по мере необходимости, при развертывании перевозок производить заправку паровозов. Утвердить план перекомандировки паровозов на дороги Запада и Прибалтики.

7. Начальникам дорог ежедневно через отделения паровозного хозяйства и паровозные службы определять размеры выдачи паровозов в соответствии с потребными размерами движения и не позднее, чем за 12 часов, давать распоряжения депо о заправке паровозов. Начальнику дороги ежедневно докладывать НКПС - о наличном остатке паровозов и сколько паровозов заправлено из постоянного запаса или резерва НКПС. Начальникам дорог и Начальникам паровозных служб обеспечить перевозки машинистами, использовав в случае необходимости всех бывших машинистов, работающих в настоящее время на других должностях, как на железнодорожном транспорте, так и вне железнодорожного транспорта.

8. Начальникам дорог, в соответствии с планом погрузки, обеспечить своевременную подачу порожняка в пункты погрузки.

9. Начальникам дорог и начальникам вагонных служб обеспечить отбор вагонов, промывку и оборудование их, выделив специально Зам.Начальников ВРП и Зам.Начальника станции, ответственных за отбор, промывку и оборудование вагонов.

10. Обязать начальников дорог за сутки принимать меры к обеспечению вагонами пунктов формирования.

11. Для обеспечения ускоренной выгрузки, Начальникам дорог ввести особый учет выгрузки, установить непрерывную связь с партийными, советскими, хозяйственными и военными организациями, выделяя рабочую силу в случае задержки выгрузки, за счет строительства предприятий и т.д.

12. Начальникам дорог и начальникам вагонных служб обеспечить ускоренный бесперебойный безотцепочный ремонт вагонов, усилив бригады безотцепочного ремонта за счет

бригад рабочих ВРП и депо.

13. Все порожняковые составы, освобождающиеся из под массовой выгрузки на приграничных дорогах, направлять в соответствии с регулировочным заданием ЦОУ. Отправку разрешить производить без перестановки автосцепки и тормозов до соседних дорог.

14. Начальникам дорог и начальникам паровозных служб немедленно подготовить все законсервированные основные и вспомогательные пункты водоснабжения к работе на полную мощность.

15. В порядке проверки открытия законсервированных тяговых, вагонных и особенно экипировочных обустройств /депо, поворотные круги, водоснабжение/, затребовать от начальников паровозных отделений точный перечень всех открываемых обустройств и их состояние и немедленно привести их в полный порядок в процессе работы. Командировать в оборотные депо по одному работнику в качестве ревизора-инструктора для обеспечения работы водоснабжения, топливных складов, энергоснабжения, прилегающих к оборотному депо.

16. Начальникам дорог и Начальникам служб пути не допускать предупреждений, замедляющих движение поездов, но не за счет замазывания действительных дефектов, могущих привести к авариям, а за счет принятия срочных мер к исправлению пути. Проверить укомплектование увеличенного штата путеобходчиков.

17. Начальникам дорог организовать проверку действия средств поездной связи, особенно на вновь открытых раздельных

пунктах, резко сократить число подаваемых телеграмм, не связанных с движением поездов. Обеспечить сохранение тайны телеграмм.

18. Начальникам дорог, для помощи и проверки работы промежуточных станций по выполнению воинского графика, выделить по 3-4 ревизора-инструктора на каждое отделение, использовав для этого преподавателей учебных заведений и опытных работников Управления дороги.

19. Организовать в службе движения ведение графика исполненного движения поездов и учета простоев поездов, коммерческих и технических скоростей, среднесуточного пробега воинских поездов, обязав диспетчеров, ведущих график, принимать меры, обеспечивающие выполнение графика. Начальникам дорог установить точный учет погрузки и продвижения воинских грузов.

20. Для недопущения перебоев в выполнении воинского графика начальникам дорог и дорожным ревизорам по безопасности движения особое внимание уделять борьбе с крушениями и авариями на дороге и восстановлению разрушений. Привести в боевую готовность все восстановительные средства дороги и в случае перерывов в движении поездов из-за крушений или разрушений ж.д. пути лично руководить работами по восстановлению движения в кратчайшие сроки. Осуществление воинского графика требует железной дисциплины и решительной борьбы с нарушителями дисциплины.

Правительство, Партия и наш Вождь товарищ СТАЛИН призвали нас выполнить святой долг перед Родиной. Это тре-

бует от нас большой внутренней мобилизованности, самопожертвования, напряжения воли, всех сил и энергии для успешного осуществления своих задач.

НКПС уверен, что командно-политический состав и все честные железнодорожники покажут себя достойными сынами Великой Родины и будут в первых рядах бойцов за победу над наглым врагом, за выполнение приказов и указаний Советского Правительства и нашего Великого Вождя товарища СТАЛИНА.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ -Л.КАГАНОВИЧ

Копия верна:

ПРИЛОЖЕНИЕ №10

КОПИЯ
СЕКРЕТНО
экз.№-__

РАССЕКРЕЧЕНО

С П Р А В К А

Воинский график литер "А" 1941 года, введенный с 24 июня 1941 года, был отменен с 25 мая 1942 года на основании особого указания и в связи с введением нормального графика движения поездов с 25 мая 1942 года /приказ МПС № 352/Ц от 19/У-1942 г./.

ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА У-го ОТДЕЛА ЦВО
МПС - НОВИЧКОВ

Копия верна:

УШ. ВОИНСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

МЕТОДОЛОГИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ ВОИНСКИХ ПЕРЕВОЗОК.

До Великой Отечественной войны 1941-1945 г.г. планирование воинских перевозок на мобпериод -/оперативных, мобилизационных-междуокружных и внутриокружных / и снабженческих осуществлялось по жесткому методу. Сущность этой системы - жесткого планирования воинских перевозок-заключалась в том, что все эшелоны и транспорты от места их зарождения до районов выгрузки привязывались к определенным ниткам графика движения поездов, а в планах перевозок фиксировалось время погрузки, отправления, проследования и прибытия с точностью до минут.

Опыт работы железных дорог по осуществлению воинских перевозок во время военных операций на озере Хасан в 1938г., Халхин-Гол в 1938-1939 г.г., на Западе по освобождению областей Западной Украины и Западной Белоруссии /сентябрь-1939 г./, на Севере в Финляндии /1939г.-1940г./, но особенно, и, главным образом, в период Великой Отечественной войны 1941-1945 г.г. показал, что система жесткого планирования воинских перевозок, вследствие ее громоздкости, практического применения не получила и себя не оправдала.

Поэтому, ввиду резкого изменения и усложнения работы железнодорожного транспорта в период перехода от мирного времени к военному, как правило, воинские перевозки в мобпериод и продолжительно в последующее военное время осуществлялись в оперативном порядке, т.е. по телеграфным распоряжениям на основании заявок органов НКО. Затем пла-

нирование воинских перевозок производилось на основании таких заявок органов НКО /часто изменяемых и не реальных/, по которым составлялись декадные и месячные планы.

На основании вышеизложенного требуется принять другой метод - метод гибкого планирования воинских перевозок на мобпериод. Эта система гибкого планирования воинских перевозок не предусматривает привязку эшелонов или транспортов к определенным ниткам графика движения, не фиксирует жестко время погрузки, выгрузки, подачи порожняка, проследования эшелонов /часы, минуты/,а указывает только дни.

Таким образом, метод гибкого планирования воинских перевозок значительно упрощает и конкретизирует это планирование, создает необходимые условия для наибольшей его реальности.

РАЗРАБОТКА ПЛАНА ВОИНСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА МОБПЕРИОД

План на мобилизационные, оперативные и снабженческие воинские перевозки, на первые 10 дней мобпериода, был разработан по воинскому графику 1938 года для 46 жел.дор. и предусматривал обеспечение перевозок по сосредоточению Советских Армий на Запад и Юго-Запад, а по остальным 8 дорогам /Эстонской, Латвийской, Литовской, Белостокской, Бр.-Литовской, Ковельской, Львовской и Кишиневской/ осуществление воинских перевозок предусматривалось по нормальному графику движения поездов 1940 года.

В силу сложившихся условий в начальный период военного времени /июнь-июль 1941 года/, указанный план воинских

перевозок
в действие введен не был и воинские перевозки осуществлялись по заявкам органов НКО, а не согласно заложенной в пункты хранения документации.

Поэтому, фактически, как в мобпериод, так и в последующее военное время /1941-1942 г.г./, воинские перевозки осуществлялись, в основном, в оперативном порядке, т.е. на основании заявок органов НКО по телеграфным распоряжениям. Составлявшиеся НКПС"ом по этим заявкам декадные планы воинских перевозок, по ряду факторов часто оказывались не реальными.

Причинами, вызывавшими недостатки в планировании и осуществлении воинских перевозок, являлись:

1. Отсутствие должной увязки между соответствующими органами НКО и НКПС, что порождало нереальность заявок НКО, их завышение или занижение.

2. Отсутствие, в ряде случаев, данных в НКПС"е о действительной обстановке в отношении продвижения поездов на дорогах; вследствие этого имели место случаи дачи заданий на перевозки по участкам дорог, временно занятыми врагом, ввиду чего работа могла быть выполнена только другими дорогами.

3. Несвоевременная подсылка порожних составов и с"емного воинского оборудования.

4. Переадресовка эшелонов и транспортов в значительных размерах органами НКО со станции отправления или в пути следования.

5. Выполнение воинскими частями погрузки с нарушением ПТЭ, из-за чего происходила перегрузка вагонов.

6. Поступление от НКПС значительного числа приказов о пропуске вне расписания оперативных эшелонов, транспортов, ВСП и др. на правах восстановительных поездов.

7. Назначение в движение эшелонов и транспортов в составе менее 20 вагонов, что противоречило "Наставлению по мобподготовке ж.д.СССР". И др.

ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ВОИНСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Железнодорожный транспорт СССР выполнил колоссальную задачу -обеспечил воинские перевозки в размерах вполне достаточных для успешного разгрома Советской Армией немецко-фашистских и японских империалистов, способствовал успешному выполнению Советской Армией поставленных перед ней Партией и Правительством задач.

Боеспособность советского железнодорожного транспорта проверена опытом воинских перевозок во время операций при озере Хасан, р.Халхин-Гол, по освобождению западных областей Белоруссии и Украины, финской кампании, но в особенности, и, главным образом, в Великую Отечественную войну.

Характерные особенности осуществления воинских перевозок:

I. По обеспечению операций у озера Хасан.

Воинские перевозки по обеспечению операций у озера Хасан продолжались в течение 62 суток, т.е. с I-го июля

по I-е сентября 1938 года. Размеры этих воинских перевозок характеризуются сравнительно небольшим об"емом, равным 9906 вагонам или 3.467.000 вагоно-километрам при средней дальности перевозок в 350 км.

Эти данные показывают, что Хасанская операция была обеспечена, в основном, за счет боевых и материально-технических средств Приморского и Дальневосточного фронтов/округов/, следовательно воинские перевозки носили, в основном, местный характер.

Указанные воинские перевозки дорогами осуществлялись по действующему нормальному графику движения поездов в оперативном порядке, т.е. согласно телеграфных распоряжений, по заявкам командования фронтов - округов, преимущественно перед другими видами перевозок.

Основными недостатками в осуществлении этих в/перевозок были:

а/ ненужная их засекреченность от командного состава дорог, что искусственно затрудняло своевременность подготовки подвижного состава и процесс погрузки;

б/ ограниченность района выгрузки и недостаточная его пропускная способность /слабая коммуникация -Ворошилов-Уссурийск-Владивосток, имеющая протяжение 120 км./.

Выгрузочный район имел всего три высоких платформы /две на ст.Ворошилов-Усс.и одна на рзд.Раздольное/, но выгрузка, в основном, производилась на раз"езде Раздольное, в порту Владивосток и на рзд.Барановский /с земляной платформой/. К выгрузочному району подходила двухпут-

ная магистраль с пропускной способностью около 40 пар поездов.

Эта диспропорция между пропускной способностью подводящей линией и выгрузочными местами вызывала большую напряженность в работе, особенно в порту Владивосток в связи с перевалкой на море;

в/ строительство стратегической линии Барановский-Посьет-Краскино /Хасан/ было начато только в ходе событий и закончено значительно позднее капитуляции Японии.

Несмотря на указанные недостатки и имевшиеся трудности, железнодорожный транспорт успешно справился с возложенными на него задачами.

В целях повышения обороноспособности и создания надлежащей маневренности в транспортировании в/перевозок к фронту, требуется предусматривать по планам капвложений в Приморье строительство отдельных линий и автодорог оборонного значения и соответствующего количества погрузочно-выгрузочных мест.

2. <u>По обеспечению операций у реки Халхин-Гол.</u>

Воинские перевозки по обеспечению операций у р.Халкин-Гол производились в течение 92 суток /7.VI-6.IX-1939 года/. Об"ем этих перевозок, в сравнении с перевозками к оз.Хасан, значительно был больше и составлял при их средней дальности в 5000 км.-56.290 вагонов или 280.950.000 вагоно-километров.

Специального плана в/перевозок для обеспечения операций на реке Халхин-Гол не разрабатывалось и поэтому перевозки производились в оперативном порядке по нормальному графику движения поездов /главная линия/, а на линии Тарский-Отпор действовал особый график.

Весь поток воинских перевозок продвигался с Запада и с Востока к однопутной, слабо оснащенной в техническом отношении линии Карымская /Тарский/-Отпор.

Путевое развитие станций этой линии было очень слабое, не имелось даже маневровых вытяжек; пропускная способность выгрузочного /Оловянинского/ района /ст.Борзя, разъезд 79км, на которых не имелось специально построенных погрузочно-выгрузочных мест/, не обеспечивала выгрузку подводимых поездов; перегруз с широкой колеи на узкую - раз"езд 79 км. - Соловьевск /госграница МНР/- был организован слабо, механизация выгрузочных работ, по существу, отсутствовала.

Крупнейшими недостатками в деле организации в/перевозок для этой операции являлись:

а/ слабая техническая вооруженность линии Карымская--Отпор, низкая пропускная способность выгрузочного района;

б/ отсутствие на протяжении более месяца централизованного плана воинских перевозок и их очередности, вследствие чего узлы и станции дороги и подходы к Карымской /Тарский/ были забиты;

в/ засекреченность перевозок,крайне затруднявшая работу.

Однако при той технической вооруженности, которую в то время имела Забайкальская дорога, все же, несмотря на перечисленные крупные недостатки и трудности в работе, благодаря проявленной инициативы, железнодорожный транспорт справился и с этими перевозками.

3. По обеспечению операций по освобождению Западной Белоруссии и Западной Украины

Массовые воинские перевозки по обеспечению операций по освобождению областей Западной Белоруссии и Западной Украины производились с 8 по 28 сентября 1939г. Об"ем этих перевозок составил 320.912 вагонов, почти в 6 раз больше,чем по Халхин-Голу, т.е.при средней их дальности в 1.232 км.выполнена работа в 200.570.000 вагоно-километров.

В первый период военных операций /с8 по 14 сентября/ осуществлялись мобилизационные перевозки по заявкам органов ВОСО на местах,по действующему коммерческому графику; во второй период /с 14 по 24 сентября/ воинские перевозки осуществлялись согласно отработанных планов по сосредоточению воинских частей по введенному уже воинскому графику, и в третий период /24-28 сентября/,-по окончании военных операций,-свертывание воинских перевозок и переход дорог /за исключением пограничных -Западной, Белорусской, Юго-Западной,Одесской/ на обычный коммерческий график и на перевозку народнохозяйственных грузов.

В осуществлении указанных воинских перевозок принимали участие 31 железная дорога,размеры погрузки по которым приведены в нижеследующей ведомости.

с 8 по 28

№№ пп	Наименование дорог	23	24	25	26	27	28	Итого с 14 по 28 включ.	ВСЕГО с 8 по 28.1X
				по коммерческ.графику					
1	Кировская	-	18	-	-	-	20	2113	4086
2	Октябрьск	434	587	401	661	1116	1257	15595	22102
3	Калининск	66	41	-	92	62	243	7676	12029
4	Западная	305	566	455	556	631	657	19721	25283
5	Белорусск	285	458	475	376	317	705	14906	21203
6	М.Киевска	217	523	405	549	487	423	9076	13486
7	Северная	236	477	438	582	391	164	7021	10279
8	Ярославск	139	107	52	80	28	21	4465	8544
9	Горьковск	171	108	443	405	451	483	9839	13824
10	Ленинская	397	577	408	358	342	90	5062	7331
11	М-Окружна	260	184	39	164	65	57	2051	3512
12	Им.Дзержи	-	104	292	404	391	249	6936	8348
13	Ю ж н а я	599	604	936	1212	894	551	13116	18145
14	С-Донецка	-	95	121	31	72	56	2748	5012
15	Ю-Донецка	-	-	-	-	134	51	3794	6638
16	Сталинска	549	512	707	669	360	-	12724	18586
17	Ю-Западна	720	1093	1498	1301	1769	1248	29312	14654
18	Одесская	868	450	457	356	612	567	12812	17384
19	М-Донбасс	141	28	198	434	467	439	3890	6259
20	Ю-Восточн	45	37	21	73	60	35	1145	3240
21	Сталингра	-	69	-	117	56	-	730	1771
22	Им.Ворошл	-	-	-	-	-	-	1763	5929
23	Орджоники	640	-	204	-	-	-	5566	8099
24	Р-Уральск	-	-	-	-	-	-	24	782
25	Им.Куйбыш	-	-	-	-	-	-	120	1271
26	Оренбургс	16	-	-	-	-	-	159	1947
27	Казанская	6	46	39	66	27	4	902	3794
28	Пермская	14	-	9	-	18	-	265	1113
29	Им.Кагано	90	72	85	87	59	-	1240	2026
30	Ю-Уральск	-	-	-	7	37	34	190	2140
31	Пензенска	42	23	45	15	35	94	473	2098
	ВСЕГО:	6240	6779	7728	8895	8881	7448	195434	300213

За первый период работы /в течение 6 дней/всего было погружено 105403 вагона /1916 эшелонов/, т.е. в среднем в сутки грузилось 17.566 вагонов; максимальная погрузка 11 сентября достигла 23010 вагонов. По об"ему воинской погрузки более значительную работу выполнили дороги: Юго-Западная, Белорусская, Западная, Октябрьская, Сталинская, Южная.

Недостаточная четкость в планировании воинских перевозок и регулировки подвижного состава по сети возвала большие затруднения в деле обеспечения воинских перевозок порожняком в первые 3-4 дня, особенно платформами.

Указанное затруднение сравнительно быстро /к 13 сентября/ было ликвидировано путем создания на дорогах погрузки воинских грузов запаса порожняка, достигшего, при общем размере погрузки на этих дорогах 20 тыс.ваг., 80-90 тыс.ваг.

Такое перенасыщение порожняком указанных дорог произошло также в результате недостатков в планировании воинских перевозок.

Второй период воинских перевозок,как отмечено было выше, характеризовался полным выполнением пред"явленных,согласно плана НКО, воинских перевозок,хотя в план этот только в течение 14 дней его действия внесено было 11 изменений и дополнений.

Совершенно естественно, что эти изменения и дополнения вносили в работу известные трудности, но созданный запас порожняка позволил дорогам систематически перевыполнять план погрузки.

Третий период работы характеризуется /в связи с окончанием военных операций/ свертыванием воинских и нарастанием народнохозяйственных перевозок.

Необходимо отметить, что общая среднесуточная погрузка в сентябре на 18 дорогах, работавших по воинскому графику, по сравнению с августом снизилась на 52287-48506=3.781 вагон, а выгрузка на 52848-50611=2237 вагон.

Общее повышение размеров из 18 дорог имели только 4 дороги /Западная на 13%, Калининская на 11%, Белорусская на 4,6% и Одесская на 4,3%/, а Юго-Западная дорога имела стабильный характер работы.

Продвижение воинских поездов к выгрузочным районам не вызвало больших трудностей. Но в работе с выгрузкой имелись серьезные затруднения, так как она сосредотачивалась, главным образом, вблизи западной границы на 9 отделениях дорог: Юго-Западной, Западной и Белорусской, /что внесло напряженность в продвижении, снизило среднесуточный пробег и коммерческую скорость на этих дорогах/.

За время с 8 по 28 сентября на этих трех дорогах было выгружено 181 тыс.вагонов, что при общей выгрузке по 31-й дороге - 245 тыс.вагонов,- составило 74%. Не выполнение плана выгрузки происходило по следующим причинам:

а/ с самого начала выгрузки, когда на западных линиях жел.дорог и узлах скопилось большое число эшелонов, последовали весьма значительные изменения, вызвавшие переадресовки и простои эшелонов;

б/ медленная разгрузка эшелонов с тяжелыми средствами вооружения;

в/ медлительность перегруза грузов в подвижной состав западно-европейской колеи /в сутки в среднем по всем пунктам перегружалось только около 15 эшелонов/. Зерно, например, на станциях Столбцы, Негорелое и др., перегружалось из вагона в вагон ведрами по 5 и более часов; перегрузочные пункты не были снабжены транспортерами, кранами и другими погрузочно-разгрузочными механизмами.

В планировании воинских перевозок для I-го периода имелись следующие основные недостатки:

а/ позднее получение заявок от органов НКО, дороги не имели никакой ближайшей перспективы в отношении плана перевозок;

б/ частые изменения заявок, даже в процессе перевозок;

в/ между линейными органами НКПС и органами НКО на дорогах, в большинстве случаев, отсутствовал необходимый контакт и взаимоинформация.

Планирование таких перевозок для 2-го периода носило уже более организованный характер, но и в этом случае имели место существенные, аналогичные недостатки:

а/ частые изменения плана перевозок;

б/ некоторое время заявки шли на дороги двумя путями: централизованным порядком через Генеральный Штаб и НКПС и от З;

в/ наличие тяжелой системы планирования воинских перевозок;

За небольшой период, всего лишь 16 дней /8-24 сентября/ было выполнено воинских перевозок, в сравнении с предыдущими, весьма значительный их об"ем, и, несмотря на имевшиеся вышеуказанные серьезные недостатки, благодаря инициативи и находчивости, проявленных работниками, железнодорожный транспорт с постановленными перед ним задачами справился, полностью обеспечил перевозки по сосредоточению войск, боеприпасами, продовольствием и т.д., что способствовало успешному проведению военных операций.

4. По обеспечению операций во время финской кампании

Воинские перевозки по обеспечению операций во время Финской кампании осуществлялись в течение 165 суток /I/X-39 г.-I3/III-40 г./. Об"ем этих перевозок по количеству составлял 346.893 вагона /почти столько же, сколько в польскую кампанию/, но средняя дальность и выполнение вагоно-километров в два раза больше, т.е., соответственно, средняя дальность равнялась 1232 км. и 625 км., или 427.372.000 и 200.570.000 вагоно-километров.

Из погруженных 346893 вагонов к моменту прекращения военных действий было выгружено 310.600 вагонов или 89,5%.

Погрузка воинских грузов производилась, в основном, на I6 дорогах, выгрузка же лишь на двух - Октябрьской и Кировской дорогах.

Также, как и при обеспечении предыдущих операций, воинские перевозки в финскую кампанию совершались не по

заранее разработанному плану, а по отдельным заявкам органов НКО , эти заявки поступали внезапно, ежедневно и, как правило, сверх плана, установленного для НКО ,к тому же часто подвергались изменениям. Такое положение существовало до 15 января 1940 г., но с этого времени планы перевозок по Ленинградскому Военному Округу стали утверждаться Правительством, декадные - НКПС.

Продвижение воинских поездов осуществлялось по коммерческому графику со скоростью, в октябре и ноябре, 400-600 км. в сутки, предусмотренной графиком.

С первых чисел декабря на Октябрьской и Кировской, а также прилегающих к ним Калининской, Западной и Северной дорогах, начали возникать затруднения, вследствие чего скорость стала снижаться, дошла на этих дорогах уже в январе до 100-200 км. в сутки.

Такое резкое падение среднесуточной скорости явилось следствием того, что на Октябрьской и Кировской дорогах начали создаваться следующие серьезные затруднения, оказавшие дополнительные трудности на работу Калининской, Западной и Северной дорог:

а/ совпадение потоков воинских и народнохозяйственных грузов;

б/ пред"явление к перевозкам и погрузка грузов с 16 дорог в адрес только двух дорог- Кировской и Октябрьской в значительно большем об"еме, нежели они могли принять и выгрузить ввиду слабого развития и неприспособленности

станций выгрузочных районов для массовой выгрузки;

в/ несоответствие между пропускными способностями линий, подводящих к Ленинграду и Волховстрою, с выходами на Карельский перешеек и за Волховстрой; например: к Ленинграду по четырем мощным магистралям можно было подвести в сутки 169 воинских поездов, а от Ленинграда на Карельский перешеек только 36 и, соответственно, к Волховстрою -67 и 19. В результате образовались большие скопления вагонов и резкое сокращение скоростей;

г/ суровые метеорологические условия с морозами, доходившими до 50-55°;

д/ работа производилась в условиях ПВО и полной светомаскировки в 100 километровой зоне, в Ленинградском узле и по всей Кировской дороге;

е/ возникшие срочные военные стройки /№№ 100, 101, 105 и др./ требовали значительного и быстрого подвоза материалов и рабсилы.

Основные недостатки в работе дорог по перевозкам сводятся к следующему:

I. Отсутствие специального плана формирования для обеспечения этих перевозок до 7 января 1940 года привело к накоплению в узлах Волховстрой, Ленинград-Моск, Бологое и т.д. несрочного народно-хозяйственного груза /поступавшего в поездах, вместе с воинским грузом в разборку на

указанные пункты/ и послужившего причиной потери маневренности на указанных дорогах.

2. Воинские перевозки в период с I октября 1939 года по I5 января 1940 года производились без плана, по отдельным заявкам и к тому же пред"являлись с опозданием и постоянным изменением.

Несмотря на решение Правительства /январь 1940 г./ об установлении плановости воинских перевозок, последние совершались до конца войны мелкими транспортами /от 3 до 9 вагонов/ и часто единичными вагонами.

3. Неподготовленность выгрузочных районов;-вся выгрузочная работа была сосредоточена на неразвитой ст.Петрозаводск и др.станций Карельского перешейка.

4. Отсутствие учета и должного контроля за воинскими грузами на сети для Кировской и Октябрьской дорог не позволило уверенно ставить вопрос о необходимости обеспечения очередности погрузки и продвижения народнохозяйственных грузов на эти дороги.

Диспетчерская отчетность ЦД не была приспособлена к особым условиям работы Кировской и Октябрьской дорог и разноречивые распоряжения об очередности продвижения поездов снижали авторитетность директив НКПС, что часто приводило к их невыполнению.

Эта бесконтрольность и не соблюдение очередности воинских перевозок привело к защивке некоторых станций и узлов, к перебою снабжения предприятий Ленинграда, к простою поездов на подходах.