



ЛОГИСТИКА

УДК 656.2

ПРИЧИНЫ СТАБИЛЬНОЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА СССР В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИОГРАФИИ 1940-1950-Х ГОДОВ

Н.А. Бабина

ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»

Рассмотрены основные оценки военно-хозяйственной деятельности транспортной отрасли 1941-1945 гг.

Ключевые слова: историография, железные дороги, эксплуатация транспорта, ВОВ, социализм

Для цитирования:

Бабина Н.А. «Причины стабильной работы железнодорожного транспорта СССР в период Великой Отечественной войны в отечественной историографии 1940-1950-х годов» // Системный анализ и логистика: журнал.: выпуск №1(16), ISSN 2007-5687. – СПб.: ГУАП., 2018 – с.48-53. РИНЦ.

THE REASONS FOR THE STABLE OPERATION OF THE USSR RAILWAY TRANSPORT DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR IN THE RUSSIAN HISTORIOGRAPHY OF THE 1940S-1950S

N.A. Babina

Emperor Alexander I St.Petersburg State Transport University

The main assessments of the military-economic activity of the transport industry in 1941-1945 are considered.

Key words: historiography, railways, transport exploitation, socialism.

For citation:

Babina N.A. « The reasons for the stable operation of the USSR railway transport during the Great Patriotic War in the Russian historiography of the 1940s-1950s» // System analysis and logistics.: №1(16), ISSN 2007-5687. – Russia, Saint-Peterburg.: SUAI., 2018 – p.48-53.

Историография послевоенных лет характеризуется накоплением и систематизацией фактического материала по организации управления на транспорте, по обеспечению железнодорожниками снабжения фронта и тыла, эвакуации промышленности на восток страны, развитию многообразных форм социалистического соревнования и проявлениям героизма и трудовой доблести на железных дорогах [1], часто обозначаемых лозунгом «Железнодорожный транспорт – родной брат Красной армии».

Среди особенностей историографии темы этого периода следует отметить то, что у ее истоков стояли практики, непосредственные участники событий. Вопросы военно-хозяйственной деятельности железнодорожников были представлены в практической плоскости: так, статьи И.В. Ковалева¹, Т.С. Хачатурова², В.Н. Образцова³ уже с первых недель войны издавались в

¹ Ковалев И.В. – начальник Управления военных сообщений РККА (1941-1944 гг.), с 1944 – нарком путей сообщения СССР. О его деятельности: «И в царской России, и в СССР каждый вагон, перевозивший военный груз, литеровался, а его передвижение по железным дорогам страны контролировалось каждые шесть часов. Незадолго до начала войны нарком путей сообщения Лазарь Каганович усмотрел в этом архаизм и жуткую бюрократию. Он приказал литеровать только железнодорожные составы, а интервал контроля за их передвижением значительно увеличил. В конце июня 41-го такая борьба с бюрократией обернулась катастрофой. Вагоны с боеприпасами и оружием цеплялись к любым составам, идущим в западном направлении, которые зачастую не имели военного обозначения. Через две недели в снабжении воюющей Красной Армии наступил хаос. Начались скоропалительные поиски виновных и быстрые расправы. Про борца с бюрократией почему-то и не вспомнили. И тогда Иван Ковалев сумел организовать перепись всех вагонов, имевшихся в стране – с обязательной проверкой их содержимого. Он же настоял на возврате к старой системе литерования и контроля. Порядок в снабжении войск был наведен» // Птичкин С. Люди Победы. Столетие (информационно-аналитическое издание Фонда исторической перспективы). – 30.04.2010. Режим доступа: http://www.stoletie.ru/territoriya_istorii/ludi_pobedy_2010-04-30.htm

² Хачатуров Т.С. – с 1941 г. заместитель директора головного института министерства путей сообщения СССР Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ), с 1945 г. – его директор, председатель Комиссии по определению ущерба, нанесенного железнодорожному транспорту во время Великой Отечественной войны.

³ Образцов В.Н. – генерал-директор движения 1-го ранга, помимо службы в Президиуме АН СССР, начальник Всесоюзного НИИ железнодорожного транспорта (до 1940 г.), консультант наркомов путей сообщения (1935-1945), в годы ВОВ находился в эвакуации в Свердловске, занимался мобилизацией резервов транспорта на службу обороны страны, изучением грузооборота, пропускной и провозной способности дорог Урала, участвовал в разработке проектов узлов и станций.



специализированном журнале «Железнодорожный транспорт» и посвящены они были насущным проблемам отрасли. Отдельные вопросы военно-хозяйственной деятельности железных дорог освещались в монографиях по общим проблемам войны, военной экономики, профсоюзной и партийной работе и т.п. Исследования, изданные на рубеже 1940-1950-х гг. и вводившие в научный оборот новые цифровые и фактические данные, используемые всеми последующими поколениями ученых, носят очерковый характер: среди них работы А.Г. Напорко⁴ «Великая сила творческой инициативы железнодорожников» [2] и «Очерки развития железнодорожного транспорта СССР» [3], а также подготовленные авторскими коллективами Центрального Управления Военных сообщений (ЦУП ВОСО) Генерального штаба Советской Армии четыре брошюры о военно-эксплуатационной деятельности железнодорожников при обеспечении стратегических операций Красной Армии [4-7]. В целом для данного периода характерно отсутствие специальных тематических работ, посвященных обеспечению железнодорожниками боевых действий.

Исключением в череде описательных работ стал хрестоматийный труд Н.А. Вознесенского⁵ «Военная экономика СССР в период Отечественной войны» [8], в котором на основе обширной статистики представлена правительственная концепция военной экономики. Автор, обладая глубокими знаниями и управленческим талантом, находясь на важных государственных постах, привлек ценную информацию, закрытую для других исследователей, к сожалению, без ссылок на оригинальные документы. В его работе впервые приводились статистические данные о деятельности железных дорог страны в 1941-1945 гг. Книга, высоко оцененная в свое время специалистами, в 1950 г. оказалась изъятой из обращения и недоступной историкам в связи с тем, что автора репрессировали. Еще одно аналитическое исследование, подготовленное военным научным отделом штаба войск ПВО СССР и обобщающее опыт обороны от немецких авиаударов железнодорожных коммуникаций Сталинградского и Донского фронтов с использованием зенитных бронепоездов, было издано в секретном двухтомном сборнике в середине 1950-х гг. [10]

Отличительной чертой монографий и статей послевоенного десятилетия можно считать позитивную логику повествования, выделение преимущественно положительных результатов в работе железнодорожного транспорта военного времени. Отмечается, что экономическая отсталость царской России привела страну к поражениям в войнах, тогда как СССР, проведя индустриализацию, коллективизацию, успешно выполнил три довоенных плана развития народного хозяйства и одержал победу в Великой Отечественной войне [3, 186-187; 8, 21-32 и 168-176]. «Через три года после начала первой мировой войны, осенью 1917 г., российские железные дороги находились накануне полной катастрофы, несмотря на получение из-за границы большого количества нового подвижного состава, сдачу в эксплуатацию тысяч километров новых железных дорог, отсутствие серьезных разрушений и сохранение основной топливной базы – Донского бассейна. Через три года после начала Великой отечественной войны, летом 1944 г., железнодорожный транспорт успешно выполнял все требования фронта и тыла. При этом работа железных дорог не только не ухудшилась, но за последние годы заметно улучшилась, несмотря на исключительно трудные условия. Об этом свидетельствуют увеличение среднесуточного пробега и оборота паровозов и вагонов, повышение скорости движения поездов, снижение количества паровозов и вагонов в ремонте в последние годы войны» [12, 98-99]. Н.А. Вознесенский также в сравнении двух типов экономик – капиталистической и социалистической – сопоставляет⁶ организацию производства вооружения, составление планов технической мобилизации в период Первой мировой войны и во время ВОВ, дважды обозначая это сопоставление

⁴ Напорко А.Г. – с 1956 г. заведующий кафедрой "Экономика и управление на транспорте" Всесоюзного заочного института инженеров транспорта образование (ВЗИИТ), имел большой опыт руководящей, научной и педагогической работы на железнодорожном транспорте.

⁵ Вознесенский Н.А. – первый заместитель Председателя Совета Народных Комиссаров СССР (1941-1946), Председатель Государственного планового комитета при Совете Министров СССР (1942-1949).

⁶ Со ссылкой на книгу Маниковского А.А., руководителя Главного артиллерийского управления русской армии в войне 1914-1917 гг. «Боевое снабжение русской армии в мировую войну», изданную в 1937 г. Примечательно, что это единственная ссылка в работе Н.А. Вознесенского, помимо ссылок на высказывания В.И. Ленина и И.В. Сталина.



как «поучительное» [8, 84-85]: «Надо признать, что этой крупной ошибки, обусловленной самим строем частной собственности и отсталостью промышленности дореволюционной России, избежало Советское государство в период Великой Отечественной войны. ... В успешной работе железнодорожного транспорта в период Отечественной войны сказались технико-экономические преимущества и организованность социалистического способа производства» [4; 86, 103-104].

Самой взвешенной в данной проблеме выглядит позиция И.В. Ковалева. Он в повествовании о причинах того, что советский транспорт успешно выдержал военную нагрузку, отмечает проведенную реконструкцию и техническое оснащение [13, 84]. Современная научная мысль также не связывает тип экономики и функционирование железных дорог, отмечая, что их работа зависит от модернизации и технического состояния [14 и 15]. Также современные авторы указывают на следующие немаловажные факторы: в годы предвоенной пятилетки для части железнодорожников – а для руководящего состава в полной мере – были временем работы в военных условиях. Значительные переброски войск по железным дорогам осуществлялись в связи с военными конфликтами на Дальнем Востоке, в ходе присоединения Прибалтики, Западной Украины, Западной Белоруссии и Молдавии, в условиях советско-финляндской зимней войны 1939/40 года. Среди железнодорожников было уже немало тех, кто месяцами и годами работал в экстремальных условиях [9, 79]. Помимо этого отмечается, что требование дисциплины на транспорте усиливалось атмосферой страха, порожденной репрессиями [9, 79].

Описание преимуществ социалистического хозяйствования «свободного от капиталистических противоречий» [16, 49] благодаря указаниям Ленина и Сталина о развитии транспорта является обязательной составляющей идеологического способа подачи исследовательского материала: этим преимуществам, которые по мере повествования объявляются «историческими силами» [8, 19], обязаны выросшие объемы грузовых перевозок, успешно выполненные эвакуационные перевозки, широко развернувшееся социалистическое соревновательное движение за мобилизацию ресурсов на железных дорогах и пр. Отметим, что концепция превосходства социалистического способа производства, заложенная в научных исследованиях сталинского периода и подкрепляемая отсылками на победоносное окончание Советским Союзом Второй мировой войны, не потеряла своей популярности вплоть до начала 1990-х гг.

При этом отдельные недостатки в выполнении транспортом поставленных задач (например, замедление оборачиваемости вагонов) описываются обезличено⁷ и всегда содержат призывы к скорейшему их устранению [3, 284; 15, 60] либо уверения о тяжести наказания по законам военного времени, вплоть до направления рабочих и служащих транспорта за преступления по службе на фронт в штрафные роты или более суровое наказание [8, 106].

Пассажи о «величайшей прозорливости товарища Сталина» [12, 97; 8, 10, 43], являются примером абсолютизации высказываний носителей высшей власти и свидетельствуют о тенденции наделять Ленина и Сталина основной ролью в становлении и развитии историографии проблем транспорта. Выработывался и закреплялся алгоритм цитирования классиков марксизма-ленинизма [17]. Необходимо помнить, что период первого послевоенного десятилетия – особый в развитии исторической науки: идеологические кампании, в частности «борьба с космополитизмом», «суды чести», упразднение Ленинградского отделения Института истории АН СССР в 1953 г., «разгром» экономического факультета ЛГУ в связи с «Ленинградским делом» – таковы были реалии жизни научного сообщества второй половины 1940-х – начала 1950-х гг. Большинство изданий указанного периода, с которыми автору довелось ознакомиться в научных библиотеках, имели печать «Проверено 1948» или «1953» (включая работы министра путей сообщения И.В. Ковалева),

⁷ Например: «некоторые руководители дистанций и околотов легко мирятся с запущенностью пути, с основными его болезнями. Вместо того, чтобы мобилизовывать внутренние ресурсы и исправить путь, они ожидают подходов к ним машинно-путевых станций, требуют высылки новых шпал, рельсов, костылей, накладок, болтов и пр.» (Дурново П. Мобилизация внутренних ресурсов в путевом хозяйстве // Железнодорожный транспорт. – 1942. - № 1).



что свидетельствует об их подцензурном существовании. Язык научных публикаций соответствовал языку проводимых властью идеологических кампаний: в рассматриваемых нами монографиях присутствует риторика идеологического запала и пафоса.

Между тем, отмеченные монографии через призму догматических установок своего времени, раскрывают разноплановые экономико-хозяйственные достижения военных железнодорожников в условиях резкого уменьшения действовавших магистралей и большой подвижности фронта, когда продвижение войск врага вглубь страны сузило базу для маневрирования подвижными средствами и неравномерности их распределения (часто приводятся данные за 1942 г.: потери составили две трети наших железных дорог, Вознесенский Н.А. говорит о 41% оккупированных железнодорожных путей от общей их протяженности к ноябрю 1941 г. [8, 42]), когда эвакуация промышленных предприятий на восток страны привела к удлинению транспортных связей, а после отступления врага потребовалось скорейшее восстановление разрушенных магистралей. Эти исследования, несмотря на иллюстративно-цитатный характер повествования, содержат ценный материал, свидетельствующий о научной добросовестности авторов.



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Третьяков А., Литвин Г. Глубоко изучить опыт работы транспорта в войне // Железнодорожный транспорт. – 1945. - № 5-6 (переиздано: Железнодорожный транспорт. – 2007. - № 9. С. 80-81).
2. Напорко А.Г. Великая сила творческой инициативы железнодорожников. – М.: Трансжелдориздат, 1954. – 287 с.
3. Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М.: Трансжелдориздат, 1954. – 284 с.
4. Военные сообщения в Сталинградской операции (1942-1943 гг.). – М., 1948.
5. Военные сообщения в битве под Курском (общ. ред. ген.-лейт. техн. войск А.Г. Чернякова). – М.: Воениздат, 1951. – 96 с.
6. Военные сообщения в Берлинской операции. – М., 1951. – 92 с.
7. Военные сообщения в Восточно-Померанской операции (ред. Пидоренко Н.П.). – М., Воениздат, 1955. – 84 с.
8. Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. – М.: Государственное издательство политической литературы, 1948. 192 с. Режим доступа – сайт «Военная литература» (Милитера): http://militera.lib.ru/h/voznensky_n/index.html
9. Красковский А.Е., Фортунатов В.В. Прорывные управленческие технологии на железнодорожном транспорте. – СПб.: ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения»; – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. – 340 с.
10. Войска противовоздушной обороны страны в Великой Отечественной войне. Т. 1, 2. – М.: Воениздат, 1954, 1955.
11. Опалев М.Н. Деятельность железнодорожных войск и формирований Народного комиссариата путей сообщения в Нижнем Поволжье в годы Великой Отечественной войны: дис. канд. ист. наук. – Волгоград, 2006. Режим доступа: научная библиотека диссертаций «Человек и наука» <http://cheloveknauka.com/deyatelnost-zheleznodorozhnyh-voysk-i-formirovaniy-narodnogo-komissariata-putey-soobscheniya-v-nizhnem-povolzhie-v-gody-v>
12. Хачатуров Т.С. Великая железнодорожная держава. – М.: Трансжелдориздат, 1945. – 137 с.
13. Ковалев И.В. Восстановление и развитие железнодорожного транспорта // Железнодорожный транспорт. – 1945. - № 10-11 (переиздано: Железнодорожный транспорт. – 2007. - № 9. С. 84-88).
14. Харламова Ю.А. Железнодорожный комплекс в политических процессах Российского государства: дис. д-ра полит. наук. – М., 2010. Режим доступа: Библиотека диссертаций - <http://www.dslib.net/polit-instituty/zheleznodorozhnyj-kompleks-v-politicheskikh-processah-rossijskogo-gosudarstva.html>.
15. Магистраль Победы. Железнодорожники в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.): история и современность: учебное пособие / под ред.: О.В. Самылова, В.В. Фортунатова. - Санкт-Петербург: ФГБОУ ВПО ПГУПС, 2016. - 105 с.
16. Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт СССР. – М.: Трансжелдориздат, 1952. – 263 с.
17. Кныш Н.А. Образ советской исторической науки в первое послевоенное десятилетие: дис. канд. ист. наук. – Омск, 2009. 250 с. Режим доступа: Библиотека диссертаций - <http://www.dissercat.com/content/obraz-sovetskoi-istoricheskoi-nauki-v-pervoe-poslevoennoe-desyatiletie>



ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Бабина Наталья Александровна –

аспирант

ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»

Россия, 190031, Северо-Западный федеральный округ, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 9

E-mail: babina_natalya@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Babina Natalia Alexandrovna –

graduate student

Emperor Alexander I St.Petersburg State Transport University

190031, Saint Petersburg, 9 Moskovsky pr.

E-mail: babina_natalya@mail.ru