

РОЛЬ ТРАНССИБА В МОБИЛИЗАЦИИ РЕСУРСОВ РОССИИ ДЛЯ ВЕДЕНИЯ МИРОВЫХ ВОЙН

А. А. Тимофеев

В статье рассматривается стратегическая цель строительства Великой Сибирской магистрали, изучен комплекс проблем и состояние железных дорог России и СССР в Первую и Вторую мировые войны, и в частности Транссибирской железной дороги, исследован процесс мобилизации ресурсов для ведения мировых войн. Доказано, что Транссибирская магистраль обеспечил стратегические интересы России, необходимые для решения геополитических задач в XX веке, он связал надежным транспортным путем Центральную Россию и Дальний Восток. Показано как Транссибирская магистраль превратилась в важнейшую транспортную геополитическую составляющую всего государственного организма России.

Ключевые слова: Транссибирская железная дорога, Россия, СССР, Первая мировая война, Вторая мировая война.

Стратегическое значение Транссиба было актуально со времени его строительства. Для многих государств создание индустриальных транспортных коридоров — это еще перспектива, в то время как в России Транссибирский коридор — пример идеально выстроенной транспортной схемы. Транссиб влияет не только на геополитический аспект развития территорий, но и оборону государства, в которой ведущую роль также играют транспортные коммуникации. Развитие этой мощной магистрали, увеличение транзитных перевозок, укрепление ее как ведущего индустриального коридора должно стать для России приоритетным транспортным направлением начала XXI века.

Именно Транссиб является ключевым и безальтернативным, экономически выгодным средством обеспечения транзита, стратегического манёвра силами и средствами между Дальним Востоком, Сибирью и Европейской частью РФ. Именно через Транссиб связываются воедино элементы единых и нераздельных по сути, но пространственно распределённых производственных комплексов, создававшихся в СССР в Сибири в рамках концепции территориально-производственных комплексов.

При столь обширной и разнообразной территории страны, граничащей к тому же с самыми различными культурно-цивилизационными и политическими ареалами мира, любые значительные изменения в геополитическом положении России неизбежно должны были воздействовать на внутристрановые сдвиги в территориальной организации народного хозяйства, на удельный вес и значение отдельных крупных регионов страны в национальной стратегии развития. И особенно отчетливо воздействие геополитического фактора на динамику изменения региональных экономических пропорций может быть прослежено в развитии регионов Азиатской России, игравших в конце XIX—XX вв. роль стратегического тыла и крупнейшей ресурсной базой страны [5, с. 77—78].

По мнению П. Н. Савицкого — идеолога евразийства, континентальность России и ее отличие от океанических цивилизаций в том, что по отношению к России-Евразии все остальные земли и государства континента являются прибрежными. Евразия — это

континент, океан, «особый внутреннеконтинентальный мир». Окраины России и Евразии обращены во многом к соучастию в океаническом хозяйстве. Континентальный климат Евразии объективно не дает России возможности стать равноправным партнером мирового экономического хозяйства. Страна может реально превратиться в «задворки мирового хозяйства», поскольку континентальные страны в силу больших расстояний, отдаленности их от мирового океана находятся в невыгодных условиях. Преодолеть эти невыгодные условия можно только при создании автаркической экономики и организации экономического обмена с окружающими этносами. Будущее России-Евразии не в «обезьяньем копировании» «океанической» политики других, во многом к России неприменимой, но в осознании «континентальности» и в приспособлении к ней. Большие расстояния предопределяют экономическое единство России — Евразии [11, с. 295, 418]. Кто владеет Сибирью, Дальним Востоком, тот господствует в Евразии [7, с. 95].

«Сухопутный массив» Евразия-Россия, организованный как эшелонированная силовая база, в новых условиях мог стать основой обретения невиданной прежде мощи России. Вся логика исторического развития России подводила к тому, что для укрепления своих политических и экономических позиций в мире, страна была вынуждена усилить импульсы внутренней экономической самоорганизации с опорой на могучий ресурсный потенциал своего «хатрлэнда» (Урал, Сибирь и Дальний Восток) [11].

В конце XIX в., по подсчетам российских военных, в случае возникновения напряженности на Дальнем Востоке, при отсутствии железной дороги, на перевозку одной дивизии войск с Волги до Владивостока потребуется около 3½ месяцев. Ввиду разных случайностей, например недостаточности судов на рр. Шилке, Амуре и Уссури, и неурегулированного плавания по ним, этот промежуток времени, окажется на деле гораздо более значительным. После закрытия навигации по рекам, время перевозки войск возрастет до 7 месяцев. При наличии сплошной железной дороги было достаточно 20 дней, чтобы русские войска из Средней России были переброшены во Владивосток [15, с. 276].

Стимулируя развитие межрегиональных экономических связей, и создавая новые возможности для них, железные дороги превращались в важнейший фактор усиления политического присутствия России в Сибири и на Дальнем Востоке. Особое значение, согласно изложенной выше геополитической концепции, приобретает значение магистральных путей сообщения Европейской России с относительно изолированными восточными окраинами империи, прежде всего строительство Транссибирского железнодорожного пути, превращавшего страну в единое неразделимое экономическое целое.

Таким образом, в правительстве и русской общественной мысли, обоснование идеи строительства Транссиба было признано необходимым для России и решало стратегические, экономические, социальные и культурные проблемы. Император одобрил 17 марта 1891 г. строительство Великого Сибирского рельсового пути за казенный счет и приказал приступить к изысканиям направления и к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги за счет казны и непосредственным распоряжением Правительства. Высочайшим рескриптом поручено Наследнику престола, Цесаревичу Николаю Александровичу заложить первый камень в строительство Уссурийского участка Великого Сибирского Пути [10, л. 48]. В 1901 г. Великая Сибирская железная дорога была построена.

В 1904—1905 гг., во время русско-японской войны, наличие Сибирской железнодорожной магистрали позволило быстро перебросить войска из Центральной России на Дальний Восток за короткий промежуток времени. За время войны на театр военных действий было перевезено более 800 000 солдат, а также военные грузы, а обратно, с Дальнего Востока вывозили раненых. Вдоль Транссиба в городах, обладавших к тому времени необходимой инфраструктурой, благодаря наличию железной дороги, развертывались военные госпитали (например, в Челябинске) [14, с. 243]. Транссиб приобрел поистине стратегическое значение. Без наличия Сибирской железной дороги, война с Японией просто не имела бы никаких перспектив, и последствия войны могли бы быть еще более катастрофичными для России.

К началу Первой мировой войны, Транссиб функционировал уже в полном объеме, и из Сибири на запад доставлялись войска и стратегические материалы [16, с. 25]. Россия к моменту начала Первой мировой войны значительно отставала в промышленном развитии, как от своих союзников, так от своих противников. Это отставание отразилось и на железнодорожной сети страны. Россия существенно отстала от ведущих европейских стран по числу многопутных железнодорожных линий, двухколейных дорог имелось всего 27%, в Европе эти показатели составляли от 40 до 60%. К началу Первой мировой войны в России сложилась значительная по своей протяженности сеть железных дорог, связанная с водными и морскими путями сообщения, она насчитывала 25 казенных и 13 частных дорог, объединивших в одно целое основные регионы страны, общая протяженность железных дорог составляла более 70 000 км, из них две трети принадлежали государству [4].

Трудное положение сложилось на транспорте, начался транспортный голод. С началом войны железные дороги оказались забиты военными грузами, эшелонами с солдатами, пушками, снарядами и т. д., так что для хозяйственных грузов не оставалось подвижного состава. Хозяйственная система страны раздробилась на отрезанные один от другого районы. В городах севера начинались продовольственные трудности, а на юге скапливались излишки хлеба. Заводы останавливались из-за недостатка топлива, а в Донбассе скопились горы готового к отправке угля. Особенно перегружены были дороги к морским портам. Балтийское и Черное моря были закрыты для России: там хозяйничали немцы. Связь с союзниками осуществлялась только через Владивосток и Архангельск. Но к Владивостоку вела одноколейная дорога через всю Сибирь, а к Архангельску — узкоколейная дорога. Порты были забиты грузами. В России военно-промышленный потенциал был относительно слабым, потому что слабо было развито машиностроение: большинство станков для военной промышленности приходилось импортировать. Основные железнодорожные линии оказались к западу от Москвы. На весь восток европейской части России и на всю ее азиатскую часть приходилась малая доля железных дорог. Эксплуатация и значение Транссиба чрезвычайно возросли.

Наиболее крупные перемены в управлении железнодорожным транспортом в годы Первой мировой войны связаны с созданием органов военно-экономического регулирования, прежде всего Особого совещания по перевозкам. Оно обсуждало не только наиболее важные вопросы перевозок грузов, но и предстоящие работы по усилению пропускной способности железных дорог.

Перед Первой мировой войной, и особенно с ее началом, маятниковые перевозки угля и кокса на Урал и уральской руды в Кузбасс стали генеральными грузами западносибирских железнодорожных линий, Челябинской и новопостроенной Тюменской. Резкое увеличение объемов грузопредъявления угля и руды, а также военных грузов обострило застарелую хроническую болезнь сибирских железнодорожных сообщений — глубокий дефицит специализированного подвижного состава, в первую очередь: полувагонов, угларок. Вновь, как и первые годы эксплуатации Транссиба, пришлось по всей стране собирать всё, что можно было приспособить для перевозки угля и руды [6].

Предполагалось использовать в военных действиях запасы оружия и боеприпасов, накопленные в мирное время. Так всегда делали прежде, и не только в России, — в мирное время накапливали оружие, а во время войны расходовали. Но эта война оказалась несопоставимой с прежними. Фронт перемолол накопленные запасы за первые месяцы войны. А промышленность не успевала. Она производила меньше оружия и боеприпасов, чем потреблял фронт. Самый грубый подсчет по 1914 г. Показывал, что для полного использования пропускной способности российских железных дорог, не доставало 2 тыс. паровозов и 80 тыс. вагонов [9, с. 5]. Ввиду нехватки подвижного состава пришлось переправить 1300 паровозов и 47 тыс. вагонов

с восточных дорог на западные, что отрицательно повлияло на перевозки в восточных районах и привело к значительным трудностям в обеспечении заводов сырьем [9].

К 1915 г. обе стороны перешли к обороне. Фронт стабилизировался. Перед железнодорожными войсками в этот период ставились задачи усилить пропускную и провозную способности коммуникаций фронтального направления; принять участие в постройке железнодорожных линий в прифронтовых направлениях и в тылу; помочь тыловым дорогам в ремонте верхнего строения пути и подвижного состава; строить дороги узкой колеи.

Транспортировка военных грузов и войск существенно потеснила грузопотоки на Транссибирской магистрали. Едва ли не на треть меньше стали перевозить сливочного масла, наполовину меньше мяса, значительно сократились объемы перевозок многих других жизненно важных товаров [3]. Хотя даже в разгаре войны в 1916—1917 гг. серьезных проблем с продовольствием ни Урал, ни Сибирь не ощущали, в отличие от Центральной России. «Цены на продукты повысились на 10—20%... Начались и нехватки, например, не стало некоторых сортов табаку. Об очередях за любой покупкой и не подозревали. Хлеба сколько угодно. Оскудение города еще не чувствовалось в уезде [1916 г.]... Цены ежемесячно повышались на 2—3%. Затруднений в покупках и очередей не было... Продукты пока все есть» [декабрь 1917 г.], свидетельствует акцизный челябинский чиновник К. Н. Теплоухов [14, с. 282, 293, 316].

России пришлось обеспечивать себя оружием за счет своей промышленности, причем на базе старых специализированных военных заводов. И все же военное производство к 1917 г. выросло в 2—3 раза. К концу войны промышленность уже удовлетворяла потребности фронта в оружии и припасах. Каким образом был достигнут такой успех? При мобилизации промышленности создаются государственные органы по регулированию и управлению хозяйством. В России такими органами стали четыре «Особых совещания», образованные в 1915 г., — по обороне, по топливу, по перевозкам и по продовольствию. Особое совещание по перевозкам осуществляло задачи военного времени, несмотря на трудности.

Если до конца 1916 г. работа железных дорог и встречала затруднения, но удовлетворяла главные потребности государства и населения в перевозках, то 1917 год породил острейший транспортный кризис. Февральская революция еще более усложнила положение с железнодорожными перевозками в стране. Временное правительство решить эти проблемы было не в состоянии. Наметилось снижение производительности труда, самочинные отстранения лиц администрации железных дорог, забастовки. Результатом оказалось повсеместное падение производительности труда. Железная дорога стала страдать от фактов вмешательства в действия железнодорожников со стороны солдат, массами покидающих фронт, нередко они просто захватывали поезда. Усилия Временного правительства в условиях двоевластия не увенчались успехом. Транспорт захлестнула волна хаоса и анархии.

Пришедшие к власти в столице большевики тем более оказались не в состоянии вывести железные дороги из «клинической смерти». Огромный механизм железнодорожного хозяйства страны раскололся. Урон, нанесенный железнодорожному хозяйству страны, имел характер и масштабы катастрофы. Регресс и разруха охватили все звенья железнодорожного хозяйства. Было разрушено 1885 км рельсовых линий, 4 223 моста протяжением взорванных пролетов 89 467 м, выведено из строя 2904 стрелочных перевода, уничтожено 760 тыс. кв. м служебных зданий и гражданских сооружений. Грузооборот железнодорожного транспорта даже в 1921 г. составил 21% от уровня 1913 года. На 19 железных дорогах страны движение прекратилось полностью. Четверть вагонного парка и 65% паровозов пришли в аварийное, неработоспособное состояние [6].

Транссибирская железная дорога в период выхода России из Первой мировой войны, подписания Брестского мира и началом Гражданской войны фактически превратилась в средство передвижения вооруженных формирований и служению их сугубо узким интересам. С первых дней Гражданской войны и военной интервенции на работников транспорта легли исключительно тяжелые задачи по ликвидации колоссальных разрушений на железных дорогах и налаживанию перевозок частей Красной и Белой армий, продовольственных и других грузов.

После Гражданской войны восстановление железных дорог в СССР, в том числе Транссиба шло очень непросто, не хватало всего: специалистов, паровозов, вагонов и т.д. В период индустриализации страна переходит на централизованное управление и планирование. Сырьевая база государства находилась на востоке, именно там, вдоль Транссиба ускоренными темпами развивается тяжелая промышленность, строятся заводы, соответственно увеличиваются объемы перевозок, реконструируется железнодорожный транспорт, путевое хозяйство. События на Халхин-Голе в 1939 г. явились проверкой стратегической пропускной способности Транссиба, в целом железные дороги с задачей переброски войск и грузов на дальневосточный театр боевых действий справились.

Великая Отечественная война явилась страшным испытанием для всего советского народа, для экономики страны, для железных дорог, в частности Транссиба. Быстрое продвижение Вермахта в западные регионы страны, создало чрезвычайно сложные условия для обороны. Необходимо было быстро вывезти людей, заводы в безопасные восточные регионы СССР.

Для работы по перебазированию промышленности из регионов, которые находились под угрозой оккупации, 24 июня 1941 г. при СНК СССР был создан Совет по эвакуации (возглавлял Л. М. Каганович, а с 16 июля 1941 г. — Н. М. Шверник). В состав Совета по эвакуации вошли представители СНК СССР и СНК РСФСР, Госплана СССР и наркоматов. 27 июля 1941 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли совместное постановление «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества». Совет по эвакуации организовывал эвакуацию промышленных предприятий, контро-

лировал движение железнодорожных составов, а также принимал активное участие в создании промышленной базы на востоке страны.

В тыловые районы было вывезено железнодорожным транспортом более 10 млн человек, водным — более 2 млн человек [2, с. 219]. 26 декабря 1941 г., когда предприятия были перевезены из прифронтовых районов, Совет был ликвидирован. Для ускорения продвижения эвакуированных предприятий к месту назначения был создан Комитет по разгрузке транзитных и других грузов, председателем которого был назначен А. И. Микоян. Из прифронтовой полосы во второй половине 1941 г. на восток было вывезено 1523 крупных и средних промышленных предприятий, в том числе 1360 заводов и фабрик военного или двойного назначения. Эвакуационные перевозки потребовали 1,5 млн вагонов или 30 тыс. поездов [2, с. 219]. Это было перемещением огромной индустриальной базы на тысячи километров, нередко в необжитые места.

Восстановление эвакуированных в Сибирь предприятий создавало дополнительные предпосылки для быстрого роста военного производства, что привело к резкому увеличению объемов капитального строительства. Промышленность Урала и Сибири наращивала мощности и увеличивала выпуск продукции для фронта. Поэтому уже в первый период войны, намного возросла грузонапряженность железных дорог Транссибирской магистрали.

После того, как западные районы Советского Союза попали под оккупацию, магистрали Урала приобрели жизненно важное значение. Урал в короткий срок был превращен в грозный арсенал страны, а его железнодорожная магистраль стала надежным звеном, связующим тыл с фронтом. Нагрузка на транспорт увеличилась сразу и неизмеримо. Хлынул непрерывный встречный поток войск, военной техники и боеприпасов на запад, оборудования, имущества и людей эвакуированных заводов — на восток. На Урал во время войны было эвакуировано 667 предприятий. И еще 332 предприятия, минуя Урал, по Транссибу, отправились дальше, в Сибирь. Например, брянский машиностроительный завод «Красный Профинтерн» уехал в Красноярск в 7750 вагонах [17, с. 310].

По приказу Наркомата путей сообщения 24 июня 1941 г. вводился особый воинский график движения поездов. Смысл этой меры заключался в том, чтобы, даже ничего не меняя в техническом оснащении дороги, пропускать через нее гораздо большее количество оборонных грузов. Прежде всего, сократили до минимума количество пассажирских поездов дальнего и пригородного сообщения. Унифицировали размеры грузовых составов, время их прохождения по перегонам и остановок по техническим нуждам, исключили обгон — и поезда пошли сплошным потоком, заполнив до предела магистральные линии. Железнодорожные диспетчеры разработали целый комплекс мероприятий, направленных на быстрое продвижение поездов: путем перенесения части работы сортировочных станций на промежуточные; сдваивания составов и применения толкачей на отдельных участках с трудным профилем; организации скоростных рейсов и рейсов без дополнительного

набора воды; подачи вагонов под выгрузку на завод с ходу. Для обеспечения пропускной способности дороги были проведены большие работы по развитию железнодорожных узлов и станций, построены новые грузовые станции по обслуживанию новых заводов. Так, Челябинский железнодорожный узел стал грузить в 1943 г. в 2 раза, а в 1945 г. в 2,5 раза больше, чем в 1940 г. [17, с. 314]. Многие машинисты водили тяжеловесы по 4500—5000 тонн, при норме 2100 тонн. Только в 1943 г. железнодорожники ЮУЖД провели 9000 тяжеловесных составов и перевезли около 7 млн тонн грузов [17, с. 318].

Неоценима роль Транссиба в битве под Москвой осенью 1941 г. Еще в июле и августе с Дальнего Востока на западные фронты было переброшено несколько стрелковых бригад. Но это была очень малая часть сил ДВФ. Сталин очень опасался войны на два фронта, а по данным советской разведки, численность и вооружение Квантунской армии непрерывно увеличивались. К отправке в Маньчжурию готовились и несколько тысяч опытных железнодорожников, а, это означало лишь одно — японские войска готовятся взять под свой контроль Транссибирскую магистраль.

Новое наступление немецких войск на Москву встретило ожесточенное сопротивление, однако на многих участках фронта немцам удалось прорвать фронт и продвинуться далеко на восток. Многие из советских дивизий были окружены под Вязьмой. Дорогу на Москву прикрывали плохо вооруженные и наспех собранные части, а также несколько дивизий народного ополчения. В середине октября началась эвакуация Москвы, которая не всегда проходила организованно. Большая часть министерств и ведомств переводилась в город Куйбышев на Волгу. Хотя от Рихарда Зорге из Токио приходили сведения о том, что Япония пока не собирается нападать на СССР, все могло измениться в случае падения Москвы. В составе Западного фронта уже воевали дивизии, переброшенные сюда с Урала, из Западной Сибири, Средней Азии и Казахстана. Но многие из них понесли существенные потери. А между тем на Дальнем Востоке находились десятки боеспособных дивизий и большое число боевой техники.

Мысли о переброске частей ДВФ на западные фронты возникли не только в Москве, но и на Дальнем Востоке. Многие офицеры-дальневосточники просили отправить их в действующую армию. 10 октября 1941 года первый секретарь Хабаровского крайкома ВКП(б) Г. А. Барков отправил Сталину большое письмо с предложением немедленно перебросить для обороны Москвы не менее десяти дивизий из состава ДВФ.

Еще до получения этого письма Сталин вызвал в Москву командующего ДВФ И. Р. Апанасенко, а также командующего Тихоокеанским флотом И. С. Юмашева и первого секретаря Приморского крайкома ВКП(б) Н. М. Пегова. Их встреча состоялась в кабинете Сталина в Кремле 12 октября. Беседа была долгой, но решений в этот день не было принято. Однако обстановка под Москвой продолжала ухудшаться, и всего через несколько дней Сталин позвонил И. Р. Апанасенко и спросил, сколько дивизий он смог бы перебросить на запад в конце октября и

в ноябре. И. Р. Апанасенко ответил, что могут быть переброшены до двадцати стрелковых дивизий и семь-восемь танковых соединений, если, конечно, железнодорожные службы смогут предоставить необходимое количество составов [8].

Переброска войск с Дальнего Востока началась почти немедленно и проходила под личным контролем И. Р. Апанасенко. Генерал А. П. Белобородов, командовавший тогда одной из уходящих на Запад дивизий, писал позднее в своих воспоминаниях: «Железнодорожники открыли нам зеленую улицу. На узловых станциях мы стояли не более пяти—семи минут. Отцепят один паровоз, прицепят другой, заправленный водой и углем, — и снова вперед! Точный график, жесткий контроль. В результате все тридцать шесть эшелонов дивизии пересекли страну с востока на запад со скоростью курьерских поездов. Последний эшелон вышел из-под Владивостока 17 октября, а 28 октября наши части уже выгружались в Подмосковье, в г. Истре и ближайших к нему станциях» [8]. В ноябре дальневосточные дивизии уже вели оборонительные бои под Москвой или готовились к наступлению, начавшемуся 6 декабря. Без этих свежих и хорошо подготовленных дивизий выиграть битву под Москвой в декабре 1941 года было бы, вероятнее всего, невозможно.

В начальный период войны западные районы СССР попали под оккупацию. На оккупированной территории находилось 47% посевных площадей, 45% поголовья скота, 38% валовой продукции зерна. Из 11 400 предприятий Наркомпищепрома СССР около 5500 также оказались в зоне оккупации [1, с. 25]. Поставки продовольствия, по ленд-лизу в значительной мере снижали продовольственную проблему для населения СССР.

В течение всей войны союзники СССР по антигитлеровской коалиции вели поставки по ленд-лизу нашей стране, были поставлены сотни тысяч тонн грузов. В СССР было поставлено более 12 тыс. танков, более 18 тыс. самолетов, более 80 тыс. артиллерийских и зенитных систем, 480 тыс. автомобилей, более 240 тыс. тонн бензина, 318 тыс. тонн взрывчатых веществ, 328 тыс. тонн алюминия, 387 тыс. тонн меди, более 620 тыс. тонн железнодорожных рельсов, 1900 паровозов, более 11 тыс. вагонов. Поставлялись станки, оборудование, сырье для промышленности и многое другое [18].

Ленд-лизовские грузы попадали в СССР пятью маршрутами: посредством арктических конвоев в Мурманск, по Черному морю, через Иран, через дальний Восток и через советскую Арктику. Однако наиболее безопасным и удобным маршрутом являлся тихоокеанский путь на Дальний Восток и далее по Транссибу. Реконструкция Транссиба позволила пропустить в 1941—1943 гг. из портов Дальнего Востока в центральные и прифронтовые районы 4 млн 159 тыс. т груза по ленд-лизу [18]. Роль Транссибирской магистрали в транзите поставок по ленд-лизу огромна (46% от общего объема поставок).

В целом, за годы Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт осуществил перевозку воинских грузов в объеме 19,7 млн вагонов, из них 55,2% оперативных и 44,8% снабженческих [16].

Большая доля этих перевозок приходилась на Транссиб, главную транспортную стратегическую дорогу СССР.

Задачи, стоявшие перед Транссибом в период Великой Отечественной войны были выполнены. История еще не знала примеров бесперебойных перевозок в столь тяжелых условиях и в таких огромных объемах. Транссиб являлся ключевым и безальтернативным средством обеспечения транзита, стратегического маневра силами и средствами между Дальним Востоком, Сибирью и европейской частью СССР. Значение и вклад в победу в Великой Отечественной войне и роль Транссибирской железнодорожной магистрали в этой войне неоспорима: в эвакуации людей из западных регионов страны в тыл, предприятий на восток страны, перевозка грузов с Дальнего Востока по ленд-лизу, воинских перевозок в течение всей войны, прежде всего переброска войск с Дальнего Востока под Москву в самый тяжелый период в начале Великой Отечественной войны.

На Крымской конференции 11 февраля 1945 года Сталин, Рузвельт и Черчилль подписали секретное соглашение, которое предусматривало вступление СССР в войну с Японией через 2—3 месяца после капитуляции Германии. Стратегическое развертывание войск на Дальнем Востоке отличалось от подготовки наступательных операций в Европе тем, что оно осуществлялось заблаговременно и имело две стадии (начальную и окончательную), на каждой из которых решались различные задачи. В конце февраля — марте 1945 г. Генеральный штаб утвердил планы по развертыванию войск на Дальнем Востоке и их материально-техническому обеспечению.

Ввиду того, что основную часть войск и грузов планировалось перевезти железнодорожным транспортом, Верховный Главнокомандующий И. В. Сталин отдал указание Наркомату путей сообщения подготовить восточные и дальневосточные железные дороги к массовым перевозкам. В феврале 1945 г. была проведена проверка мобилизационной готовности ряда магистралей Дальнего Востока к обеспечению широкого потока воинских перевозок и намечены меры по увеличению их пропускной способности. На всем протяжении от Иркутска до Владивостока Транссибирская магистраль была передана в ведение оперативной группы Управления тыла Советской Армии при Главнокомандующем советскими войсками на Дальнем Востоке. В общей сложности в весенне-летние месяцы 1945 г. на путях сообщения Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока находилось до миллиона советских солдат и офицеров, десятки тысяч артиллерийских орудий, танков, автомашин и многие тысячи тонн боеприпасов, горючего, продовольствия, обмундирования и других грузов. Основные воинские перевозки, как централизованные, так и межфронтовые, осуществлялись по железным дорогам в мае — июле, но наиболее интенсивными они были в июне. К 9 августа 1945 г., на начало боевых действий советских войск против японской Квантунской армии, общий объем воинских перевозок составил 222 331 вагон, в том числе 127 126 вагонов прибыло на Дальний Восток из центральных районов страны

по Транссибу [13].

Транссиб сыграл колоссальную роль в мобилизации всех ресурсов государства в чрезвычайных условиях двух тотальных мировых войн XX века для переброски огромных объемов грузов из тыловых районов страны на театры военных действий, как на западе, так и на востоке. Транссиб, этот крупнейший железнодорожный проект явился не столько непосредственным откликом на неотложные экономические потребности развития связей с Сибирью, сколько дальновидным, стратегически ориентированным проектом, связанным с инстинктивным осознанием со стороны государства необходимости проведения железнодорожной магистрали в обширные и богатые окраины в период общего железнодорожного бума в России, постепенно ликвидировав обособленность восточных регионов и стимулировав оживление экономической жизни страны в целом. Сибирская железная дорога обеспечила стратегические интересы России, необходимые для решения геополитических вопросов в настоящем и будущем, связала надежным транспортным путем Центральную Россию и Дальний Восток — важнейшая и необходимая задача государства.

Литература и источники

1. Будников, Ю. И. Изыскание дополнительных источников продовольственного снабжения рабочих и служащих Урала в годы Великой Отечественной войны / Ю. И. Будников // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия «Социально-гуманитарные науки». — 2014. — № 4. — Т. 14. — С. 25—28.
2. Великая Отечественная война. 1941 год: исследования, документы, комментарии / отв. ред. В. С. Христовых. — М., 2011. — 756 с.
3. Голос Приуралья. — 1914. 16 нояб.
4. Елютин, О. Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия / О. Н. Елю-

тин // Вопросы истории. — 2004. — № 2. — С. 47—57.

5. Зубков, К. И. Россия и Урал на переломе геополитических эпох (1890—1920-е гг.) / К. И. Зубков // Уральский исторический вестник. — Вып. 1. — Екатеринбург, 1994. — С. 76—92.

6. История города: Новониколаевск — Новосибирск (исторические очерки). Т. II. — Новосибирск, 2006. — С. 221—242.

7. Макродинамика: закономерности геополитических, социальных и культурных изменений / под ред. Н. С. Розова. — Новосибирск, 2002. — 468 с.

8. Медведев, Р. А. Иосиф Сталин и Иосиф Ананасенко / Р. А. Медведев // Наш современник. — 2003. — № 8. — URL: <http://www.nash-sovremennik.ru>

9. Михайлов, И. Д. Транспорт. Его современное состояние / И. Д. Михайлов. — М.: Л., 1925. — 282 с.

10. РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 85.

11. Савицкий, П. Н. Континент Евразия / П. Н. Савицкий. — М., 1997. — 461 с.

12. Советская экономика в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. — М., 1970. — URL: <http://coollib.com/b/265609/read>

13. Советские войска на Дальнем Востоке в 1941—1945 гг.: переброска армии с Запада на Восток. — URL: <http://www.protown.ru/information/hide/5452.html>

14. Теплоухов, К. Н. Челябинские хроники: 1899—1924 гг. / К. Н. Теплоухов. — Челябинск, 2001. — 512 с.

15. Тимофеев, А. А. Великая Сибирская магистраль: последствия железнодорожного строительства на Южном Урале (1891—1914 годы) / А. А. Тимофеев. — Челябинск, 2011. — 143 с.

16. Торгово-промышленная Россия с Великим Сибирским путем и водными сообщениями Российской империи на 1914 г. / СПб.: Тип. «Север», 1908. — 307 с.

17. Уральский исток Транссиба: история Южно-Уральской железной дороги / ред.-сост. А. А. Казаков. — Челябинск, 2009. — 656 с.

18. Широкоград, А. Б. Дальневосточный финал / А. Б. Широкоград. — М., 2005. — 424 с. — URL: <http://statehistory.ru/35/Lend-liz--Mify-i-realnost>

Поступила в редакцию 21 августа 2015 г.

ТИМОФЕЕВ Александр Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры «История», заместитель декана по учебной работе, Исторический факультет, Южно-Уральский государственный университет (Челябинск). Научные интересы: проблемы социальной модернизации Южного Урала конца XIX — начала XX вв. E-mail: a_timofeev@inbox.ru

**Bulletin of the South Ural State University
Series «Social Sciences and the Humanities»
2016, vol. 16, no. 1, pp. 41—47**

DOI: 10.14529/ssh160108

THE ROLT OF TRANS-SIBEIRIAN RAILWAY IN MOBILIZING RESOURCES OF RUSSIA FOR THE CONDUCT OF WORLD WARS

A. A. Timofeev, South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation,
a_timofeev@inbox.ru

The article discusses the strategic goal of the construction of the great Siberian railway, studied a set of problems and the state of the Railways of Russia and the USSR in the First and Second world wars, and in particular the TRANS-Siberian railway, investigated the process of mobilizing resources to wage world wars. It is proved that the Trans-Siberian Railway has provided the strategic interests of Russia needed to address geopolitical challenges in the XX century, he tied a reliable transport through Central Russia and the Far East. Trans-Siberian Railway and is now an important component of the total transport geopolitical integrity of the state of the body of Russia.

Keywords: Trans-Siberian railway, Russia, USSR, World war I, World war II.

References

1. Bydnikov U.I. Finding additional sources of food supply of the workers and employees of the Urals during the great Patriotic war. [U.I. Bydnikov. Iziskanie dopolnitelnih istochnikov prodovolstvennogo snabjenia rabochih i slyashih Urala v godi Velikoi Otechestvennoi voini]. Vestnik SUSU. Seria «Sotsialno-gymanitarnie nayki». — 2014, № 4, T. 14. — Chelyabinsk, 2014. — pp. 25—28.
2. The great Patriotic war. 1941: studies, documents, comments. [edition V.S. Hristoforov]. — M., 2011. — 756 p.
3. The Voice Of The Urals. November 16, 1914.
4. Elytin O.N. «Golden age» of railway construction in Russia and its implications. [O.N. Elytin. «Zolotoi vek» jeleznodor-ojnogo stroitelstva v Russii i ego posledstvia]. Voprosi istorii. — 2004. — № 2. — pp. 47—57.
5. Zubkov K.I. Russia and the Urals at the turn of geopolitical eras (1890—1920 gg.) [K.I. Zubkov. Uralski historicheski vestnik]. — Ekaterinburg, 1994. — № 1. — pp. 76—92.
6. The history of the city: Novonikolaevsk-Novosibirsk (historical essays). T. II. — Novosibirsk, 2006. — pp. 221—242.
7. Macrodynamics: Patterns of geopolitical, social and cultural change [edition N.S. Rozov]. — Novosibirsk, 2002. — 468 p.
8. Medvedev R. A. Iosif Stalin and Iosif Apanasenko [R.A. Medvedev. Nash sovremennik]. — 2003, № 8. — URL: <http://www.nash-sovremennik.ru>
9. Mihailov I.D. Transport. Ego sovremennoe sostoanie. [I. D. Mihailov. Transport. Ego sovremennoe sostoanie]. — M.-L., 1925. — 282 p.
10. RGIA. — F. 1273. — Op. 1. — D. 85.
11. Saviski P.N. Kontinent Eurazia. [P.N. H. Saviski. Kontinent Evrazia]. — M., 1997. — 461 p.
12. The Soviet economy during the great Patriotic war of 1941-1945. — M., 1970. — URL: <http://coolib.com/b/265609/read>.
13. Soviet troops in the far East 1941-1945: the transfer of the army from West to East. — URL: <http://www.protown.ru/information/hide/5452.html>
14. Teployhov K.N. Chelyabinsk Chronicles: 1899—1924 gg. [K.N. Teployhov. Chelabinsrie hroniki: 1899—1924 gg.] — Chelyabinsk, 2001. — 512 p.
15. Timofeev A.A. The Great Siberian railway: the impact of railway construction in the southern Urals (1891—1914 gg.) [A.A. Timofeev. Velika Sibirskia magistral: posledstvia jeleznodoroi nogo stroitelstva na Ujnom Urale (1891—1914 gg.)] — Chelyabinsk, 2011. — 143 p.
16. Commercial and industrial Russia with the Great Siberian way and water communications of the Russian Empire in 1914 rgod. SPb. : Tip. «Sever», 1908. — 307 p.
17. Ural source of Transsib: the history of the South Urals railway. [edition A.A. Kazakov]. — Chelyabinsk, 2009. — 656 p.
18. Shirokograd A.B. Far Eastern finalsl. [A.B. Shirokograd. Dalnevostochni final]. — M., 2005. — 424 c. — URL: <http://statehistory.ru/35/Lend-liz--Mify-i-realnost>

Received August 21, 2015