



УДК 625.1(09)

С. В. Критский

Петербургский государственный университет путей сообщения

РАЗВИТИЕ ЛЕНИНГРАДСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА И ПОДХОДОВ К НЕМУ В ПЕРИОД СОВЕТСКО-ФИНСКОЙ ВОЙНЫ И ПОСЛЕ ЕЁ ОКОНЧАНИЯ (1939–1941)

Целью данной работы является попытка показать, какое влияние оказала Советско-Финская война на дальнейшее развитие и формирование сети железных дорог Северо-Запада СССР, в частности Ленинградского железнодорожного узла. В ходе Советско-Финской войны 1939–1940 гг. была выявлена неподготовленность узла и прилегающих к нему железнодорожных направлений Октябрьской и Кировской железных дорог к выполнению тех заданий, которые предъявлялись военным командованием.

Анализ допущенных ошибок и опыт, накопленный в 1939–1940 гг., были использованы впоследствии при планировании и организации воинских перевозок в войне 1941–1945 гг.

Ленинград, железная дорога, железнодорожный узел, Советско-Финская война.

Введение

Советско-Финская война, которую в Финляндии и других государствах Запада часто называют Зимней, началась 30 ноября 1939 г. и продлилась 105 дней, до 13 марта 1940 г. Вопросы о причинах и поводе к её началу, о целях, которые в этой войне преследовала советская сторона, и о методах ведения ею боевых действий до сих пор служат поводом для дискуссий среди историков. Целью данной работы является попытка показать, какое влияние оказала Советско-Финская война на дальнейшее развитие и формирование сети железных дорог Северо-Запада СССР, в частности Ленинградского железнодорожного узла.

1 Трудности военного периода

Несмотря на наличие крупного военно-промышленного центра, каким являлся Ленинград, экономические возможности северо-западных регионов СССР (Ленинградская область, Карельская АССР, Мурманская об-

ласть) даже в мирное время не были способны обеспечивать в требуемом объёме и необходимой номенклатуре потребности войск Ленинградского военного округа (ЛенВО), тем более, не могли обеспечить снабжение действующей армии в ходе Советско-Финской войны. В связи с этим подвоз грузов для Красной Армии из глубины страны имел чрезвычайно большое значение.

В 1939 г. на Северо-Западе СССР действовали две железные дороги НКПС: Октябрьская и Кировская (бывшая Мурманская). Управления и той и другой дороги размещались в Ленинграде (данное обстоятельство сегодня может показаться несколько необычным, однако следует учитывать, что в то время Кировская ж. д. начиналась со ст. Рыбацкое¹). Даже в мирное время обе дороги работали в достаточно напряжённом

¹ Кое-какие следы прошлого можно встретить и сегодня: поездного диспетчера участка Рыбацкое – Волховстрой и сейчас в просторечии называют кировским; 1–4-е главные пути перегона Обухово – Рыбацкое до настоящего времени вполне официально именуются кировскими, и т. д.

режиме, особенно Ленинградский узел, обслуживавший всю промышленность и всё население города; здесь производилась выгрузка большей части поступавших грузов и формировались порожние вагонопотоки назначением на железные дороги Юга и Востока страны [1].

С началом войны, зимой 1939/1940 гг., поток воинских грузов, поступавших в адрес войск ЛенВО, резко возрос². Кроме того, встала задача оперативных перевозок войск и снабжения действующей армии, постоянно нуждавшейся в подвозе огромного количества продовольствия, фуража, боеприпасов, техники, горючего, других материальных средств и организации эвакуации. Резко возросший грузопоток привёл к тому, что основные направления железных дорог Северо-Запада оказались перегруженными; нависла вполне реальная угроза полного паралича их функционирования и срыва воинских перевозок.

Существовали объективные причины возникших сложностей: войска Красной Армии вторглись на территорию Финляндии, сеть грунтовых и железных дорог которой не всегда могла обеспечить снабжение войск, а существовавшая инфраструктура (особенно железнодорожная – пути, искусственные сооружения, устройства водоснабжения и др.) повреждалась в ходе боевых действий и по возможности приводилась в негодность противником при отступлении.

Однако, помимо этого, существовали и другие причины, главная из которых – недостаточная пропускная способность важнейших направлений Октябрьской и Кировской железных дорог. В наиболее сложных условиях функционировал Ленинградский железнодорожный узел, находившийся в непосредственной близости от основного театра военных действий в Зимней войне – Карельского перешейка. Сказалось недо-

статочное путевое развитие (количество и длина путей) многих станций, особенно Белоостровского и Васкеловского направлений и ст. Кушелевка (с 26 декабря 1939 г. – так называемая «распорядительная станция», куда приходили все грузы для 7-й армии³), а также отсутствие на них необходимой погрузочно-разгрузочной инфраструктуры, что затрудняло разгрузку прибывавших эшелонов. Железные дороги Карельского перешейка соединялись с остальной сетью страны всего одним мостовым переходом через Неву (однопутный перегон Глухоозерская – Дача Долгорукова), который обеспечивал пропуск не более 21 поезда в сутки. Кроме того, в узле отсутствовали некоторые соединительные линии, что вынуждало производить дополнительные маневровые работы по реформированию составов отдельных назначений или обгону паровоза, увеличивало непроизводительные перепробеги подвижного состава в узле [2].

Наконец, можно выделить ещё одну группу причин – организационных. Несогласованность в работе железных дорог и Органов военных сообщений (ОВО) НКО нередко приводила к отправке военных транспортов не по назначению, несвоевременной переадресовке массовых воинских грузов (пропуск вагонов в пункты первоначального назначения с последующим их возвращением) и т. д.

Сложившаяся ситуация вынуждала применять иногда неординарные решения. По Финляндскому железнодорожному мосту, как правило, пропускались только составы с тяжёлой техникой, санитарные поезда, специальные формирования и снабженческие грузы до районов выгрузки, а прибывавшие войска выгружались на подступах к Ленинграду, после чего следовали маршем на Карельский перешеек в районы сосредоточения. Для переправки снабженческих грузов через Неву использовались даже трамвайные пути и Литейный мост, по которому одновременно пропускались до 20 вагонов с паровозом легкого типа. Кроме того,

² Общий объем воинских перевозок с 1 октября 1939 г. по 13 марта 1940 г. составил около 347 тыс. вагонов. Средняя протяжённость оперативных перевозок превышала 1650 км, снабженческих – 980 км. Погрузка в вагоны проводилась на 16 железных дорогах, выгрузка – на Кировской и Октябрьской.

³ Приказание по штабу и довольствующим отделам ЛенВО от 22 декабря 1939 г. № 055.

с 1 января 1940 г. ежесуточно с 1.00 до 5.00 часов разрешалось для железнодорожного движения использовать трамвайные пути на Володарскому мосту⁴. Из автохозяйств города было мобилизовано сроком на 2 месяца около 300 грузовых автомобилей для перевозки скопившихся грузов с Ленинградского узла.

Но всё это были временные меры. Стала очевидной необходимость значительной реконструкции и усиления железнодорожной сети Северо-Запада СССР. Для этого в самом начале 1940 г. были организованы специальные «номерные» строительства, важнейшими из которых являлись следующие:

«Строительство № 100»: железная дорога Петрозаводск – Суоярви;

«Строительство № 101»: вторые пути на участке Волховстрой – Петрозаводск;

«Строительство № 102»: работы в самом Ленинградском узле и на прилегающих направлениях;

«Строительство № 103»: железная дорога Заневский Пост – Горы;

«Строительство № 105»: железная дорога Ручьи-Карельские – Алакуртти – Куолоярви.

2 Усиление Ленинградского узла

В рамках «Строительства № 102» были осуществлены работы по сооружению новых соединительных железнодорожных линий в Ленинградском узле и на подходах к нему, а также реконструкция уже существующих сооружений и устройств.

В 1940 г. была введена в эксплуатацию железная дорога Заневский Пост – Горы с новым мостовым переходом через Неву, т. е. появился прямой выход с Кировской ж. д. на правобережную часть Ленинградского узла. Данная линия (Охта – Мга) планировалась к постройке ещё в 1916 г. как головной участок проектируемой магистрали Петроград – Рыбинск; тогда же на её трассе были выполнены значительные строительные работы и

даже заложены подводные части опор моста через Неву (около дер. Островки), но в период гражданской войны и разрухи в стране работы прекратились.

В 1940 г. линия была достроена («Строительство № 103»), однако её соединение с существующей сетью было выполнено по временной схеме, без сооружения путепроводных развязок, которые предусматривались прежними проектами. Нужно сказать, эти временные схемы действуют до настоящего времени. Так, на левом берегу Невы, при пересечении с железной дорогой Ленинград – Волховстрой, вместо планировавшихся разноуровневых развязок в районе Мги было сделано примыкание к соседней с Мгой станции Горы (что дало возможность отказаться от постройки ещё одного моста через р. Мгу) с одновременным строительством соединительной ветви Горы – Пустынька.

В Ленинграде дорога также временно была подведена к Заневскому Посту, без устройства путепроводных развязок. Здесь, на правом берегу Невы, в конце этой линии планировалось строительство сортировочной ст. Правобережная. В 1941 г. ее начали сооружать на территории между Дачей Долгорукова и Заневским Постом (примерно в районе нынешнего Ранжирного парка ст. Дача Долгорукова), причём место её расположения было выбрано фактически волевым решением, без предварительных технико-экономических обоснований: считалось логичным, что линия Горы – Заневский Пост (на которую тогда планировалось «завернуть» значительный грузопоток) должна иметь в городе конечную станцию («голову»), где происходило бы формирование и расформирование поездов, смена локомотивов, бригад и т. д., однако при этом не была учтена структура грузопотока, прибывавшего в Ленинградский узел со стороны Вологды и Мурманска (в нём, как правило, на предприятия и склады правобережной части города имели назначение не более 1/3 вагонов от общего количества). К лету 1941 г. на ст. Правобережная был выполнен только небольшой объём строительных работ, которые

⁴ Решение Президиума Ленинградского совета РК и КД от 31 декабря 1939 г. № 30.

прекратились с началом войны, а после неё не возобновлялись.

С началом войны 1941–1945 гг. линия Горы – Заневский Пост перестала функционировать (мост через Неву был взорван). Восстановлена она будет только в 1950-х гг.; тогда же вновь будет принято решение о необходимости сооружения в Правобережной части Ленинградского узла сортировочной станции, в которую, после сравнения различных вариантов, должна была превратиться ст. Ручьи (в начале 1960-х здесь были завершены строительные работы первой очереди, однако сортировочная система так и не запущена в эксплуатацию до настоящего времени).

В 1941 г. была построена и принята в эксплуатацию соединительная линия в северной части узла Ручьи – Парголово протяжённостью 16 км, позволившая осуществлять пропуск транзитных поездов на Выборгский ход (или в обратном направлении, на узел) в обход чрезвычайно загруженной ст. Кушелевка.

Началось сооружение сортировочной станции Шушары, которая должна была перерабатывать вагонопотоки, поступавшие в Ленинград с южных направлений (Витебской, Новгородской, Варшавской и Балтийской линий). К лету 1941 г. здесь были выполнены работы первой очереди, в ходе которых появилась первая (из двух намеченных на перспективу) сортировочная система: парк приёмо-отправочный и сортировочный, с горкой, работавшей «в узел». Не были реализованы намеченные проектом развязки подходов с северной и южной сторон, устройства локомотивного хозяйства и т. д. До войны сортировочная ст. Шушары практически не работала, в период блокады Ленинграда находилась в зоне боевых действий, и путевое хозяйство её было разорвано. В послевоенное время она будет восстановлена в том же объёме (двухпарковая система без развязок).

Также в 1940 г. в Ленинградском узле был построен и принят в эксплуатацию с некоторыми переделками ряд соединительных ветвей: Ручьи – Полюстрово, Ленинград-Сортировочный-Московский – Купчинская,

Предпортовая – Лигово, Шоссейная – Среднерогатская и Шоссейная – Предпортовая. На сортировочной станции Предпортовая заканчивалось переоборудование здания бывшего вагоноремонтного пункта в Ленинградское узловое паровозное депо (после войны 1941–1945 гг. ст. Предпортовая, как и вся сортировочная система, не восстанавливалось) [3].

Кроме того, в рамках «Строительства № 102» в 1940–1941 гг. производились работы по удлинению приёмо-отправочных путей, развитию многих станций узла и прилегающих направлений. Реконструировались устройства водоснабжения, не отвечавшие требуемым размерам движения (чрезвычайно важный вопрос при эксплуатации паровозов). На ст. Ленинград-Сортировочный-Московский подверглась переустройству четвёртая (4-я) механизированная сортировочная горка. В 1939–1940 гг. продолжалось внедрение электрической централизации (ЭЦ) стрелок и сигналов на главном ходу (ст. Славянка, Любань, Малая Вишера) и на Балтийской линии (ст. Петергоф, Горелово, Тайцы, Пудость).

На главном ходу Октябрьской ж. д. стали эксплуатироваться новые мощные грузовые паровозы ФД. В связи с этим потребовалось усиление верхнего строения пути, а также реконструкция сооружений и устройств локомотивного хозяйства. В 1940 г. в депо Ленинград-Сортировочный-Московский был введён в эксплуатацию новый 30-метровый поворотный круг; из-за неготовности экипировочных устройств первое время набор топлива паровозами ФД осуществлялся в депо Малая Вишера.

Наконец, перед самой войной 1941–1945 гг. на отдалённых подступах к Ленинградскому узлу началось грандиозное, ныне почти полностью забытое «Строительство № 75», история которого достойна, пожалуй, отдельного повествования – сооружение почти 300-километрового Южного обхода узла (Тихвин – Будогощь – Чудово – Веймарн), прерванное войной на достаточно высокой степени готовности, но в послевоенное время не возобновлявшееся.

3 Ленинградская железная дорога

Одним из результатов Советско-Финской войны было изменение государственной границы с отторжением от Финляндии и включением в состав СССР значительных территорий. На ставшей теперь советской части Карельского перешейка находилось несколько железнодорожных линий, построенных ещё в дореволюционный период (участки Белоостров – Выборг и Выборг – Антреа – Хийтола – Сортавала с ветвями в направлении на север к новой границе и Рауту (ныне Сосново) – Хийтола), а также сооружённые в период независимости Финляндии (большая часть линии Тюрисевя (ныне Ушково) – Койвисто (ныне Приморск) – Выборг, тупиковая ветка Выборг – Валкъярви). Данные линии весной 1940 г. были включены в состав Октябрьской ж. д.

Одновременно произошли крупные организационные преобразования⁵: было осуществлено разукрупнение Октябрьской ж. д., в результате чего образовалась Ленинградская ж. д. (включала в себя линии Витебского, Новгородского, Варшавского и Балтийского направлений из прежнего состава Октябрьской ж. д.) и изменились границы Кировской ж. д. (которая стала граничить с Октябрьской по Волховстрою и Сортавале; управление Кировской ж. д. с этого времени размещалось в г. Петрозаводске). Октябрьская дорога в новых границах включала в себя главный ход Ленинград – Москва с ветвями, линии на Карельском перешейке, а также участки, ранее находившиеся в составе Кировской ж. д. (Рыбацкое – Волховстрой, Волховстрой – Чудово и Мга – Пестово).

Инфраструктура вошедших в состав Октябрьской бывших финляндских железных дорог получила значительные повреждения в ходе боевых действий. В 1940 г. здесь велись работы по восстановлению основного паровозного депо Элисенваара и здания мастерской бывшего паровозоремонтного завода в Выборге с приспособлением его под

депо, планировалось восстановление оборотных депо Териоки, Койвисто, Валкъярви, Рауту [4]. На ст. Выборг частично была введена в эксплуатацию (восстановлена) механическая централизация стрелок и сигналов. Требовалось восстановление разрушенных устройств водоснабжения на станциях Териоки, Каннельярви, Перкъярви, Ино, Валкъярви, Рауту и реконструкция уцелевших – на станциях Антреа, Кексгольм, Хийтола, Элисенваара. Остро стоял жилищный вопрос (в 1940 г. на Карельском перешейке проживало около 600 семей железнодорожников в 200 вагонах).

Заключение

В результате Советско-Финской войны была выявлена неподготовленность Ленинградского железнодорожного узла и подходов к нему к выполнению тех заданий, которые предъявлялись военным командованием. В результате этого в короткие сроки был осуществлён целый ряд мероприятий по реконструкции и усилению узла и подходов к нему, что позволило частично преодолеть возникшие трудности. К сожалению, во многих случаях данные мероприятия, с целью скорейшего ввода сооружений и устройств в эксплуатацию, были выполнены по временным схемам, а иногда и без подробного технико-экономического обоснования – только волевым решением. Завершению многих работ помешала также вскоре начавшаяся Великая Отечественная война. Тем не менее фактически к 1941 г. Ленинградский узел во многом сформировался в том виде, в котором он существует и сегодня. Кроме того, анализ допущенных ошибок и опыт, накопленный в 1939–1940 гг., были использованы впоследствии при планировании и организации воинских перевозок в войне 1941–1945 гг.

Библиографический список

1. ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 16. Д. 9. Л. 1
2. ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 16. Д. 9. Л. 2.
3. ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 16. Д. 9. Л. 19, 21.
4. ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 698. Л. 37.

⁵ Постановление Совета Народных Комиссаров СССР № 802 от 18 апреля 1940 г.; Приказ НКПС № 109Ц от 22 мая 1940 г.