

DOI 10.20310/1810-0201-2020-25-187-170-178
УДК 94(47).084.6

Использование опыта вооруженных конфликтов предвоенного периода в подготовке командно-начальствующего состава для железнодорожных войск РККА (1937–1941 гг.)

Александр Павлович ВОЛКОВ, Денис Сергеевич ЛАПАН
ФГКВОУ ВО «Военный университет»
Министерства обороны Российской Федерации
123001, Российская Федерация, г. Москва, ул. Б. Садовая, 14
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3765-3289>, e-mail: ooovak09@mail.ru
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6717-4193>, e-mail: denis_lapay@mail.ru

The use of pre-war period combat experience in the Red Army Railway Troops' Officer Corps training (1937–1941)

Alexander P. VOLKOV, Denis S. LAPAY
Military University of the Ministry of Defense of the Russian Federation
14 Bolshaya Sadovaya St., Moscow 123001, Russian Federation
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3765-3289>, e-mail: ooovak09@mail.ru
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6717-4193>, e-mail: denis_lapay@mail.ru

Аннотация. Рассмотрены вопросы организации подготовки командно-начальствующего состава для железнодорожных войск РККА в преддверии Великой Отечественной войны. Актуальность темы связана с недостаточной изученностью процесса подготовки военных кадров для частей органов военных сообщений и Особого корпуса железнодорожных войск в указанный период. Исследован опыт военных конфликтов и ряд сопутствующих факторов, оказавших непосредственное влияние на деятельность военно-учебных заведений и органов военного управления по организации подготовки военных кадров для войск. Раскрыты особенности использования боевого опыта различных военных конфликтов в учебном процессе. Подробно описаны недостатки в подготовке командно-начальствующего состава. Отмечен недостаточный уровень практической подготовки выпускников военно-учебных заведений железнодорожных войск и отрыв теории обучения от практики действий войск. Сделан вывод об ограниченности изучения опыта военных конфликтов как одной из причин недостаточного уровня боевой готовности войск в предвоенные годы.

Ключевые слова: опыт военных конфликтов; военно-учебные заведения; командно-начальствующий состав; учебный процесс; железнодорожные войска

Для цитирования: Волков А.П., Лапан Д.С. Использование опыта вооруженных конфликтов предвоенного периода в подготовке командно-начальствующего состава для железнодорожных войск РККА (1937–1941 гг.) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. Тамбов, 2020. Т. 25, № 187. С. 170-178. DOI 10.20310/1810-0201-2020-25-187-170-178

Abstract. We consider the issues of organization of Red Army Railway Troops' Officer Corps training prior to the Great Patriotic War. The relevance of the study comes from insufficient knowledge of military personnel training for Military communication service's units and Special Railway Troops' Corps. We study the combat experience and other related factors that have influenced the activities of military educational institutions and military administration in military personnel training. Features of using the various military conflicts' combat experience in the training process are revealed. Drawbacks in Officer Corps's training are described in detail. We note the insufficient level of practical training of graduates of railway troops military educational institutions and the separation of learning theory from the troops activities. We draw conclusion about the limita-

tions in combat experience education as one of the reasons for the insufficient level of combat readiness in the pre-war period.

Keywords: combat experience; military educational institutions; Officer Corps; training process; railway troops

For citation: Volkov A.P., Lapay D.S. Ispol'zovaniye opyta vooruzhennykh konfliktov predvoyennogo perioda v podgotovke komandno-nachal'stvuyushchego sostava dlya zheleznodorozhnykh voysk RKKA (1937–1941 gg.) [The use of pre-war period combat experience in the Red Army Railway Troops' Officer Corps training (1937–1941)]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2020, vol. 25, no. 187, pp. 170-178. DOI 10.20310/1810-0201-2020-25-187-170-178 (In Russian, Abstr. in Engl.)

Подготовка командно-начальствующего состава (далее – комначсостав) для железнодорожных войск в предвоенные годы представляет особый интерес в контексте ее изучения с позиций научного исследования. С одной стороны, это обусловлено недостаточной проработанностью данной проблематики, а с другой стороны, исключительной важностью исторических событий предвоенных лет для строительства, боевой подготовки и подготовки военных специалистов Красной Армии в целом и железнодорожных войск в частности.

В период 1938–1941 гг. на подготовку комначсостава для железнодорожных войск оказал непосредственное влияние ряд факторов внешне- и внутривойсковой, экономического и чисто военного характера. К основным следует отнести: наращивание военного потенциала и развертывание транспортного строительства СССР с участием железнодорожных войск, их техническое перевооружение, совершенствование технологий строительства и восстановления, оптимизация организационно-штатной структуры; формирование Особого корпуса железнодорожных войск (ОКЖДВ) наряду с уже существовавшими частями и соединениями железнодорожных войск ВОСО [1, с. 6-10]; развертывание сети военно-учебных заведений, краткосрочных курсов и кафедр железнодорожных войск. Среди них: Военно-транспортная академия РККА им. Л.М. Кагановича (ВТА), Московская военно-железнодорожная школа, впоследствии училище (МВЖДУ), Новосибирский институт военных инженеров транспорта НКПС (НИВИТ) [2, с. 7], воензированные группы обучения при ЛИИЖТе и МИИТе, военные школы при железнодорожных техникумах, железнодорожное отделение при Московской пехотной школе, курсы младших лейтенантов при

ОКЖДВ и 4-м Коростенском Краснознаменном железнодорожном полку [3, с. 149-152]; преобразование на основании Приказов НКО № 36 и № 78 от 16 марта 1937 г. и 24 марта 1938 г. соответственно средних военных школ в военные училища, сокращение сроков обучения личного состава, изменение принципов комплектования и перестроение учебного процесса [4, с. 91; 5, с. 42-43]; репрессии комначсостава, проводимые органами госбезопасности как в воинских частях, соединениях и штабах разного уровня, так и в военно-учебных заведениях, осуществлявших подготовку специалистов для железнодорожных войск [5, с. 42-43]; угроза, а затем и начало новой мировой войны; участие Красной Армии в военных конфликтах предвоенного периода; необходимость изучения передового боевого опыта.

Однако именно последний из вышеперечисленных факторов следует считать краеугольным в деле подготовки комначсостава. Ведь именно непосредственно в боевых условиях проверяется качество подготовки и профессионализм военных кадров. Результаты выполнения боевых задач комначсоставом являлись своеобразным индикатором всей системы военного образования. Эти результаты, в свою очередь, были тесно связаны с иными сопутствующими факторами, уже упомянутыми ранее.

Каким же образом участие железнодорожных войск в военных конфликтах предвоенного периода повлияло на качественную сторону подготовки комначсостава? Были ли готовы военные кадры железнодорожных войск к такому беспрецедентному по масштабам, объемам и ресурсозатратам обеспечению боевой деятельности Красной Армии, с которыми они столкнулись уже в ходе Великой Отечественной войны?

На протяжении 1930-х гг. железнодорожные войска РККА принимают активное участие в транспортном обеспечении практически всех вооруженных конфликтов с участием Советского Союза. Каждому из них были присущи свои особенности боевого применения, применения средств инженерного вооружения и технологических процессов производства работ подразделениями железнодорожных войск.

В ходе конфликтов на озере Хасан и реке Халхин-Гол части железнодорожных войск выполняли задачи в условиях отсутствия подготовленной проектной документации, заготовленных строительных материалов и конструкций, в исключительно сложных климатических условиях (температура воздуха доходила до +45°C) и при неблагоприятной санитарно-эпидемиологической обстановке. Выполнение задач производилось на значительном удалении от основных баз снабжения.

Вместе с тем сроки строительства были весьма ограничены. Например, для строительства 324-километровой железнодорожной линии Борзя–Баин-Тумен выделялось всего 2 месяца. Несмотря на то, что в ходе строительства укладка пути впервые осуществлялась путеукладчиком В.И. Платова, сдача дороги в эксплуатацию в конечном итоге была завершена уже после окончания боевых действий [6, с. 134-135].

Опыт боев на дальневосточном театре при организации учебного процесса в военно-учебных заведениях железнодорожных войск учитывался выборочно. Так, в соответствии с указаниями по подготовке командного состава частей и управления бригад ОКЖДВ в МВЖДУ в период зимней командирской учебы 1938/39 учебного года было организовано изучение структуры японской армии и ведения ею боевых действий. Командный состав был ознакомлен с общим направлением развития и техническими данными железных дорог в Манчжурии¹.

При этом в качестве источников предлагалось использовать как учебные руководства и пособия («Организация и численность японской пехотной дивизии», «Пехотный устав японской армии» и др.), так и статьи из периодических изданий («Итоги железнодорожного строительства в Манчжурии» из

информационного сборника Разведуправления РККА. кн. 3-38 г., «Железнодорожное строительство в Манчжурии» – сводка положения на Дальнем Востоке № 11-38 г., газета «Красная звезда»)².

В вопросах методики изучения военно-железнодорожного дела использовались подробные данные реорганизации японцами бывшей КВЖД, что позволяло усвоить данные типового моста, инженерных сооружений, станции и целого перегона³.

Такое положение дел в вопросах изучения боевого опыта, с одной стороны, способствовало росту и уровню самообразования командного состава, но с другой – в явной степени не удовлетворяло потребностям обучения будущих командиров и инженеров.

Во-первых, изучение материала происходило со значительным запаздыванием. Иными словами, тот материал, который было необходимо освоить еще до начала боевых действий, внедрялся в учебный процесс уже после их окончания. Даже спустя полгода после окончания конфликта на озере Хасан не были разработаны отдельные учебные пособия и рекомендации по особенностям применения железнодорожных войск. Отмечалось, например, что на тот момент в ЛКУ ВОСО «...до сих пор нет учебников по основным дисциплинам»⁴. Ввиду этого командный состав зачастую обучался по периодическим изданиям и газетным статьям.

Во-вторых, ограниченность изучения опыта конфликтов только в рамках командирской подготовки командного состава и невнедрение его в учебные программы общевоенных и специальных дисциплин курсантов дистанционировало личный состав от жизни и работы железнодорожных войск РККА и формирований НКПС. В ходе проверки ЛКУ ВОСО в январе 1938 г. было выявлено, что «...всякие нововведения на железнодорожном транспорте туда попадают случайно, в такой же степени училище оторвано от железнодорожных войск, в результате чего преподаватели и курсанты действительной их жизни не знают»⁵.

В-третьих, отсутствие стажировок командного состава и курсантов военно-учебных за-

² Там же.

³ Там же.

⁴ РГВА. Ф. 24863. Оп. 1. Ед. хр. 143. Д. 036. Л. 1-2.

⁵ Там же.

¹ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 31. Л. 18, 23-24.

ведений железнодорожных войск в действующую армию отрицательно сказывалось на практической подготовке будущих специалистов. В акте государственной экзаменационной комиссии по результатам выпуска из ЛКУ ВОСО в мае 1938 г., проводимой под председательством командира корпуса ВУЗ ЛВО, указывалось, что «...большинство преподавательского состава по специальным дисциплинам вследствие продолжительного пребывания в военном училище в своей работе и подготовке имеют отрыв от войск и крайне нуждаются в стажировке»⁶.

Это, с одной стороны, было обусловлено удаленностью дальневосточного театра боевых действий, а с другой – особенностями планирования учебного процесса в вузах. Однако, если в ВТА эти проблемные вопросы были успешно разрешены и личный состав был направлен для изыскания, проектирования и строительства узкоколейных железных дорог в Монголию [7, с. 371], то сведения по участию курсантов и командного состава ЛКУ ВОСО и особенно МВЖДУ в вышеупомянутых событиях обнаружены не были. А между тем МВЖДУ находилось в непосредственном подчинении ОКЖДВ⁷, все соединения которого как раз таки оперировали на территории Дальнего Востока. Это свидетельствует о явных просчетах и ошибках в организации подготовки командного состава.

Если же в целом говорить о практике и стажировке курсантов в войсках, то это направление учебной деятельности в военно-учебных заведениях железнодорожных войск вообще можно считать неудовлетворительным. Так, в ходе проверок в декабре 1937 г. выявлено, что курсанты ЛКУ ВОСО за трехгодичный срок обучения совершенно не имели практики, благодаря чему не были подготовлены для руководства работами в железнодорожных частях. В актах проверки Штабом ЛВО указывается, что «...будущие лейтенанты основной строительной специальности <...> не получили совершенно практики на железнодорожном строительстве, а отведенные для этой цели 300 часов нерационально израсходованы на полигоне Гороховецкого лагеря <...> В течение 5 лет были только 2 случая, когда в период практики

курсантами были построены 2 шоссейных «мостика» через речку»⁸.

Эта негативная тенденция сохранилась и в последующем. В актах государственной аттестационной комиссии ЛКУ ВОСО за май 1938 г. также отмечается, что «...учебный процесс подготовки курсантов в части общевоинских и специальных дисциплин в большинстве случаев проводится теоретически, в результате чего выпускаемые лейтенанты на практических работах показывали себя недостаточно подготовленными для организации и выполнения элементарных работ по своей специальности»⁹.

Все это говорит о существенном диссонансе между теорией обучения подготовки командного состава с практикой действий войск, что было свойственно для большинства военно-учебных заведений Красной Армии. В результате проведенного критико-исторического анализа подготовки офицерских кадров в СССР исследователь А.И. Каменев видел разрешение этой проблемы в «упреждении военной практики в деле подготовки военных кадров на базе научно-обоснованного прогноза развития военного дела» [4, с. 68-69].

В-четвертых, отсутствие практики анализа деятельности выпускников военно-учебных заведений в войсках с тем, чтобы своевременно выправить недочеты в учебно-воспитательном процессе курсантов»¹⁰. Более того, из отчетов учебно-боевой подготовки МВЖДУ за 1939 г. следует, что в среде руководящего, командного и преподавательского состава назрела полная неосведомленность о работе его бывших воспитанников, находящихся в настоящее время на службе в частях Особого корпуса¹¹. И в целях налаживания должного взаимодействия с заказчиком военных кадров было «...крайне желательно получить от Особого корпуса, как единственного потребителя продукции училища, развернутый и подробный отзыв о работе училища»¹².

Вместе с тем в общем необходимо сделать вывод, что работа по обобщению опыта боевых действий в железнодорожных войсках и в военно-учебных заведениях прово-

⁶ РГВА. Ф. 24863. Оп. 1. Ед. хр. 66. Л. 5-6.

⁷ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 57. Л. 1.

⁸ РГВА. Ф. 24863. Оп. 1. Ед. хр. 143. Л. 036. Л. 1-2.

⁹ РГВА. Ф. 24863. Оп. 1. Ед. хр. 66. Л. 5-6.

¹⁰ РГВА. Ф. 24863. Оп. 1. Ед. хр. 68. Л. 13-15.

¹¹ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 31. Л. 86.

¹² Там же.

дилась и, вне всяких сомнений, имела определенный положительный итог, который учитывался непосредственно в ходе последующих военных конфликтов и в начальный период Великой Отечественной войны.

Так, уже в ходе советско-финской войны 356 курсантов и 53 командира и преподавателя ЛКУ ВОСО, а также более 200 слушателей и преподавателей ВТА были направлены для выполнения задач на железнодорожную линию Мурманск–Волховстрой, на станции Лодейное поле, Петрозаводск, Медвежья гора, Кемь и др. Слушатели курсов усовершенствования командного состава ЛКУ ВОСО оказывали помощь линейным органам военных сообщений в разгрузке воинских эшелонов [5, с. 45].

Во время боевых действий против финских войск отличились свыше 50 преподавателей, командиров, политработников, слушателей и курсантов ВТА и ЛКУ ВОСО, которые были награждены орденами и медалями СССР. В частности, преподаватель по подрывному делу ЛКУ ВОСО военинженер 1 ранга В.Н. Подозеров с командой подрывников осуществил разминирование железнодорожного участка от старой границы до станции Кивинаэми (свыше 4500 вражеских мин) [5, с. 45]. В ходе боев погиб слушатель факультета путей сообщений ВТА военинженер 3 ранга Д.А. Петровский [8, с. 174-177].

Все это свидетельствовало о напряженности хода ведения войны и о значительных сложностях, с которыми столкнулся командный состав. Обеспечение железнодорожными войсками боевых действий было сопряжено с низкими температурами воздуха, болотистым рельефом местности и разрушением противником до 70 % фронтовых железных дорог в ходе заградительных мероприятий. Доходило до того, что при строительстве железной дороги Петрозаводск–Суоярви укладка верхнего строения пути велась вручную, а мерзлый грунт взрывали или подогревали кострами [6, с. 136].

Вместе с тем, как уже отмечалось ранее, выпускники военно-учебных заведений железнодорожных войск предвоенных лет имели относительно слабую практическую специальную и тактическую подготовку. Но, что представляется особенно интересным, так это то, что все проверочные комиссии вузов в 1937, 1938 и 1939 гг. отмечали этот недос-

таток именно применительно к зимним условиям обучения.

«По тактической и спецподготовке мало занятий проводится с выходом в поле в зимний период» (ЛКУ ВОСО, май 1938 г.)¹³.

«Командование училища не принимало мер к проведению стрельб в зимний период. С начала учебного года стрельбы боевыми патронами не производились. Таким образом, стрелковая подготовка совершенно неудовлетворительная» (ЛКУ ВОСО, май 1938 г.)¹⁴. Вместе с тем на кадрах кинохроники МВЖДУ за зимний период 1939–1940 гг. можно наблюдать стрельбы личного состава из различных видов стрелкового оружия именно в зимних условиях, что может свидетельствовать о различных подходах в обучении будущего командного состава в различных военно-учебных заведениях¹⁵.

«Государственная экзаменационная комиссия считает необходимым практическое обучение общевоинских дисциплин... проводить в комплексе с выездом в поле в зимнее время, так как в настоящее время укомплектованность преподавателями это позволяет»¹⁶. В отношении специальной подготовки – «...не проработаны вопросы усиления ферм, бойки свай в зимних условиях» (ЛКУ ВОСО, февраль 1939 г.)¹⁷.

«Не проработаны вопросы подрывания льда и ледяных заторов» (ЛКУ ВОСО, август 1939 г.)¹⁸.

В данной связи следует выдвинуть предположение, что военно-политическое руководство страны и органы военного управления заблаговременно рассматривали возможность ведения войны на северном театре военных действий и требовали от Управления ВОСО Генерального штаба и ОКЖДВ достижения необходимого уровня транспортного обеспечения операций. Однако практическая реализация данного направления деятельности в вопросах подготовки военных кадров оставалась неудовлетворительной вплоть до начала советско-финской войны. В этой связи командному составу в ряде

¹³ РГВА. Ф. 24863. Ед. хр. 66. Л. 5-6.

¹⁴ РГВА. Ф. 24863. Оп. 1. Ед. хр. 68. Л. 6.

¹⁵ Военная форма Красной Армии. Фильм 2 [видеозапись]. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=tcoFOoACMcl> (дата обращения: 21.05.2020).

¹⁶ РГВА. Ф. 24863. Оп. 1. Ед. хр. 68. Л. 9.

¹⁷ Там же. Л. 11-12.

¹⁸ РГВА. Ф. 24863. Оп. 1. Ед. хр. 67. Л. 11.

случаев приходилось учиться «на ходу», методом проб и ошибок.

Несколько по-иному обстояло дело на западных границах страны. В ходе Польского похода РККА в сентябре 1939 г. и присоединения Прибалтики и Бессарабии в 1940 г. части железнодорожных войск получили конкретные, специфичные для их деятельности задачи – вести восстановление разрушенных участков железных дорог и осуществлять их перешивку с западноевропейской колеи на союзную. Только на территории Западной Украины и Западной Белоруссии войсками было перешиито 4180 км пути [6, с. 136].

Но тем не менее железнодорожная сеть освобожденных районов по своим возможностям значительно уступала советским железным дорогам, большинство железных дорог были однопутными и, соответственно, имели слабую пропускную способность. Так, в очерках по истории железнодорожных войск отмечается, что «литовская железная дорога, подходившая к границам Восточной Пруссии, могла пропустить лишь 84 поезда в сутки. В то же время железные дороги Восточной Пруссии в направлении советской границы были рассчитаны на продвижение 228 поездов в сутки» [6, с. 142]. При этом на момент начала Великой Отечественной войны развитие железнодорожной сети приграничных военных округов так и не достигло необходимого уровня.

Подготовка комначсостава железнодорожных войск для Освободительных походов 1939–1940 гг., ведения войны на западном театре военных действий, реализации доктрины наступательной войны «с самой решительной целью полного разгрома противника на его же территории»¹⁹, учет передового боевого опыта также в значительной степени проводились в упрощенной форме, не носили законченного и последовательного характера. Этот момент отмечают комиссии, инспектировавшие ЛКУ ВОСО в 1937 и 1938 гг.

В актах проверки указывается, что «...в училище совершенно отсутствуют механизмы и инструменты, применяемые для восстановления и разрушения заграничных железнодорожных путей. Преподавательский

состав с этими механизмами не знаком»²⁰. С рассмотрением непосредственно прикладных навыков обучающихся выяснилось, что к примеру «...курсанты никогда не видели и не знают, что на заграничных железнодорожных линиях рельсы крепятся не костылями, а шурупами, они не знают какими инструментами и как именно нужно вывинчивать их»²¹. Совершенно понятно, что во фронтовых условиях подобного рода непрофессионализм вел к неоправданным потерям и мог привести к срыву выполнения производственных задач.

Проверяющими должностными лицами отмечалось, что учебные планы и программы подготовки по специальным дисциплинам не соответствовали требованиям времени. Здесь сказывалась инертность педагогических работников, в особенности старой дореволюционной школы, вследствие чего последним приписывалось открытое вредительство в деле подготовки военных кадров.

Так, из доклада Военному совету ЛВО от 28 декабря 1937 г. следует, что в учебной подготовке будущих лейтенантов имели место элементы прямого вредительства²². Основная же проблема обучения комначсостава в условиях подготовки к ведению наступательной войны виделась в неудовлетворительном и недифференцированном руководстве каждой специальностью²³. Проверяющие должностные лица акцентировали внимание на том, что «...в учебном плане из училищ совершенно выброшено какое бы то ни было изучение железных дорог будущих вероятных противников, на территории которых РККА будет вести войну»²⁴.

Отчетливо осознавая всю сложность сложившейся на западном направлении ситуации, Народный комиссар обороны К.Е. Ворошилов издает приказ № 096 от 11 марта 1941 г. «О привлечении железнодорожных войск Красной Армии к строительству новых железных дорог». Суть данного документа сводится к переброске основной массы частей ОКЖДВ и железнодорожных войск Управления ВОСО Генерального штаба на Львовскую, Козельскую и Винницкую железные

¹⁹ Полевой устав РККА (ПУ-39) // Рабоче-Крестьянская Красная Армия. [1999–2012]. URL: <http://www.rkka.ru/docs/real/pu39/1.htm> (дата обращения: 23.05.2020).

²⁰ РГВА. Ф. 24863. Оп. 1. Ед. хр. 143. Д. 036. Л. 1.

²¹ Там же. Л. 4.

²² Там же. Л. 3.

²³ Там же. Л. 5.

²⁴ Там же. Л. 4.

дороги с задачей вести работы по развитию и усилению линий в готовности приступить к выполнению работ 10–25 апреля 1941 г. [1, с. 10-17].

Кроме всего прочего, в приказе требовалось в целях привития необходимых практических и командно-методических навыков «...на строительство вывести... слушателей Военно-транспортной академии Красной Армии им. Л.М. Кагановича и курсантов Ленинградского Краснознаменного училища военных сообщений им. М.В. Фрунзе» [1, с. 10-17]. Это решение было обоснованным и логически оправданным в сложившихся условиях, но безусловно запоздалым. Уже с началом Великой Отечественной войны эти части подверглись фактическому разгрому в приграничных районах, не успев выполнить поставленные задачи [9, с. 28-31].

Приведенный анализ состояния подготовки командного состава для железнодорожных войск в вопросах изучения и использования передового боевого опыта и опыта применения железнодорожных войск в войнах и военных конфликтах позволяет сделать вывод о недостаточной проработанности данного вопроса со стороны как руководящих органов, так и преподавательского состава военно-учебных заведений железнодорожных войск [10, с. 120-124]. Это, в свою очередь, негативно сказалось на всех направлениях деятельности по подготовке командного состава для железнодорожных войск в комплексе. В своих научных работах по истории железнодорожных войск Н.В. Старостенков отмечал, что «...специалистами военно-железнодорожного дела... не был в должной мере исследован и оценен опыт первых сражений Второй мировой войны» [11, с. 280].

Однако необходимо понимать, что на момент конца 1930-х гг. это было уязвимое место не только железнодорожных войск, но

и всей системы подготовки Красной Армии. Среди отличительных особенностей того временного периода отмечается наличие в боевой подготовке войск множества условностей, упрощений, создание обстановки, зачастую не соответствующей боевой, низкий уровень подготовленности командного состава, слабая материально-техническая база подготовки и т. д.

Неудивительно, что в таких обстоятельствах опыт войн с участием Красной Армии изучался и учитывался при подготовке военных кадров достаточно ограниченно. На это, в силу ряда причин, среди которых немаловажную роль сыграл существенный отрыв преподавателей от практики действий войск, попросту не обращали необходимого внимания.

Так, в ходе проводимого 23–31 декабря 1940 г. совещания высшего командного состава Красной Армии начальник Управления боевой подготовки РККА генерал-лейтенант В.Н. Курдюмов обратил внимание на то, что опыт советско-финской войны «остался необобщенным и неизвестным для широких масс командного состава, не принимавшего в ней участия» [27, с. 280]. При этом в качестве главной причины недочетов и ошибок в боевой подготовке войск выделялась общая низкая профессиональная подготовленность и квалификация основной массы командного состава Красной Армии.

В итоге все это оказывало негативное влияние на боевую подготовку железнодорожных войск в предвоенные годы. Факт, что опыт участия войск в военных конфликтах предвоенных лет в подготовке командного состава учитывался ограниченно, должен обязательно рассматриваться при изучении причин недостаточного уровня боевой выучки Красной Армии во второй половине 1930-х гг. и поражений начального периода Великой Отечественной войны.

Список литературы

1. 85 лет ОКЖДВ и 1-й отдельной Кенигсбергской железнодорожной бригады: сб. ст. материалов военно-ист. конф. / под ред. И.О. Горяинова. Петергоф: ВИ ЖДВ и ВОСО, 2017.
2. Школа командиров транспорта: юбилейный сборник / под ред. А.М. Кушнерева. Новосибирск: НИВИТ, 1952. 88 с.
3. *Сорокин Б.М.* Железнодорожные войска и их роль в укреплении обороноспособности страны: 1918–1941 гг.: дис. ... д-ра ист. наук. СПб., 2002. 401 с.
4. *Каменев А.И.* История подготовки офицерских кадров в СССР (1917–1984 гг.). Новосибирск: НВВПУ, 1991. 261 с.

5. Кочнев Д.В., Карпеткин Д.Н., Fortunatov В.В., Соловьев С.Н., Лапай Д.С. Военный институт (Железнодорожных войск и военных сообщений): 100 лет на страже Отечества / под ред. А.В. Топорова, А.А. Целиковских, И.О. Горяинова. Воронеж: ООО «Издат-Принт», 2017. 319 с.
6. Столяров А.Ф., Волковский Н.Л., Гей Г.Н. и др. Призванные строить и защищать: Очерк истории железнодорожных войск Советской Армии (1918–1988). М.: Изд-во ЖДВ, 1988. Кн. 1. 352 с.
7. Военные сообщения за 50 лет. Центральное управление военных сообщений МО СССР / под ред. С.В. Хвощева, А.В. Добрякова. М.: Военное изд-во МО СССР, 1967. 384 с.
8. История Военно-транспортной академии Красной Армии им. Л.М. Кагановича / под общ. ред. Н.М. Кузнецова; переизд. под общ. ред. В.В. Соколова. СПб.: Тип. ВАТТ, 2008. 211 с.
9. Крюков А.М. Пути и тревоги: Записки военного железнодорожника. Петрозаводск: Карелия, 1979. 267 с.
10. Соловьев С.Н., Добрян Е.С., Шехтман Е.И. и др. Военно-транспортный университет железнодорожных войск: Научно-исторический очерк истории Военно-транспортного университета Железнодорожных войск (1918–2008). СПб.: Изд-во «Полигон», 2008. 352 с.
11. Старостенков Н.В. Железнодорожные войска России: в 2 кн. / под ред. Г.И. Когатько. М.: Стэха, 2001. Кн. 2. От Первой мировой до Великой Отечественной: 1917–1941. 496 с.

References

1. Goryainov I.O. (ed.). *Sbornik statey materialov voyenno-istoricheskoy konferentsii «85 let OKZHDV i 1-y otdel'noy Kenigsbergskoy zheleznodorozhnoy brigady»* [Proceedings of the Military and Historical Conference “85 Years of the Special Railway Troops’ Corps and the 1st Separate Konigsberg Railway Brigade”]. Peterhof, Military Institute of Railway Troops and Military Communication Service Publ., 2017. (In Russian).
2. Kushnerev A.M. (ed.). *Shkola komandirov transporta: yubileynnyy sbornik* [School of Transport Commanders: Anniversary Collection]. Novosibirsk, Novosibirsk Institute of Military Transport Engineers Publ., 1952, 88 p. (In Russian).
3. Sorokin B.M. *Zheleznodorozhnyye voyska i ikh rol' v ukreplenii oboronosposobnosti strany: 1918–1941 gg.: dis. ... d-ra ist. nauk* [Railway Troops and Their Role in Strengthening the State’s Defense Capability: 1918–1941. Dr. hist. sci. diss.]. St. Petersburg, 2002, 401 p. (In Russian).
4. Kamenev A.I. *Istoriya podgotovki ofiterskikh kadrov v SSSR (1917–1984 gg.)* [History of Officer Training in the USSR (1917–1984)]. Novosibirsk, Novosibirsk Higher Military Command School Publ., 1991, 261 p. (In Russian).
5. Kochnev D.V., Karpetkin D.N., Fortunatov V.V., Solovyev S.N., Lapay D.S. *Voyennyi institut (Zheleznodorozhnykh voysk i voyennykh soobshcheniy): 100 let na strazhe Otechestva* [Military Institute of Railway Troops and Military Communication Service: 100 Years on Fatherland Guard]. Voronezh, LLC “Izdat-Print” Publ., 2017, 319 p. (In Russian).
6. Stolyarov A.F., Volkovskiy N.L., Gey G.N. et al. *Prizvannyye stroit' i zashchishchat': Ocherk istorii zheleznodorozhnykh voysk Sovetskoy Armii (1918–1988)* [They Were Called to Build and Protect: History Essay of the Soviet Army’s Railway Troops (1918–1988)]. Moscow, Railway Troops Publ., 1988, bk 1, 352 p. (In Russian).
7. Khvoshchev S.V., Dobryakov A.V. (eds.). *Voyennyye soobshcheniya za 50 let. Tsentral'noye upravleniye voyennykh soobshcheniy MO SSSR* [Military Communication Service for 50 Years. Military Communication Service’s Headquarters of the Ministry of Defense of the USSR]. Moscow, Ministry of Defense of the USSR Publ., 1967, 384 p. (In Russian).
8. Kuznetsov N.M. (gen. ed.). *Istoriya Voyenno-transportnoy akademii Krasnoy Armii im. L.M. Kaganovicha* [History of the L.M. Kaganovich Military Transport Academy of the Red Army]. St. Petersburg, Typography VATT, 2008, 211 p. (In Russian).
9. Kryukov A.M. *Puti i trevogi: Zapiski voyennogo zheleznodorozhnika* [Ways and Anxiety: Notes of a Military Railwayman]. Petrozavodsk, Kareliya Publ., 1979, 267 p. (In Russian).
10. Solovyev S.N., Dobriyan E.S., Shekhtman E.I. et al. *Voyenno-transportnyy universitet zheleznodorozhnykh voysk: Nauchno-istoricheskiy ocherk istorii Voyenno-transportnogo universiteta Zheleznodorozhnykh voysk (1918–2008)* [Military Transport University of Railway Troops: Scientific Essay of the Military Transport University of Railway Troops’ History (1918–2008)]. St. Petersburg, “Poligon” Publ., 2008, 352 p. (In Russian).
11. Starostenkov N.V. *Zheleznodorozhnyye voyska Rossii: v 2 kn. Kn. 2. Ot Pervoy mirovoy do Velikoy Otechestvennoy: 1917–1941* [Railway Troops of Russia: in 2 bks. Bk 2. From the First World War to the Great Patriotic War: 1917–1941]. Moscow, Stekha Publ., 2001, 496 p. (In Russian).

Информация об авторах

Волков Александр Павлович, доктор исторических наук, профессор, зав. кафедрой истории. Военный университет Министерства обороны Российской Федерации, г. Москва, Российская Федерация. E-mail: ooovak09@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3765-3289>

Лапай Денис Сергеевич, адъюнкт. Военный университет Министерства обороны Российской Федерации, г. Москва, Российская Федерация. E-mail: denis_lapay@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6717-4193>

Конфликт интересов отсутствует.

Для контактов:

Лапай Денис Сергеевич
E-mail: denis_lapay@mail.ru

Поступила в редакцию 08.07.2020 г.
Поступила после рецензирования 05.08.2020 г.
Принята к публикации 28.08.2020 г.

Information about the authors

Alexander P. Volkov, Doctor of History, Professor, Head of History Department. Military University of the Ministry of Defense of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation. E-mail: ooovak09@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3765-3289>

Denis S. Lapay, Adjunct. Military University of the Ministry of Defense of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation. E-mail: denis_lapay@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6717-4193>

There is no conflict of interests.

Corresponding author:

Denis S. Lapay
E-mail: denis_lapay@mail.ru

Received 8 July 2020
Reviewed 5 August 2020
Accepted for press 28 August 2020