

DOI 10.20310/1810-0201-2021-26-190-191-199
УДК 94(47).084.6

Подготовка командно-начальствующего состава для Особого корпуса железнодорожных войск в Московском военно-железнодорожном училище в 1932–1941 гг.

Денис Сергеевич ЛАПАЙ

ФГКВБОУ ВО «Военный университет»
Министерства обороны Российской Федерации
123001, Российская Федерация, г. Москва, ул. Б. Садовая, 14
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6717-4193>, e-mail: denis_lapay@mail.ru

The Special Corps of Railway Troops' command and control staff training in the Moscow Military Railway School (1932–1941)

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/0000-0001-6717-4193>, e-mail: denis_lapay@mail.ru

Аннотация. Исследование посвящено деятельности Московского военно-железнодорожного училища по подготовке командно-начальствующего состава для Особого корпуса железнодорожных войск в период своего существования с 1932 по 1941 г. Актуальность темы обусловлена недостаточной проработанностью в отечественной историографии вопросов строительства и подготовки военных кадров Особого корпуса железнодорожных войск в целом, а также малой степенью изученности аспектов подготовки командно-начальствующего состава в Московском военно-железнодорожном училище. Проведен факторный анализ обоснования исторической необходимости создания училища. Раскрыты основные направления деятельности органов военного управления, руководящего и преподавательского состава училища по подготовке специалистов для железнодорожных войск Рабоче-крестьянской Красной армии. Исследован опыт развертывания учебно-материальной базы военно-учебного заведения в ограниченные сроки. Отмечены особенности системы комплектования училища переменным составом. Проведен анализ предпосылок к расформированию училища, сделан вывод о неоправданности подобной реорганизации в марте 1941 г. в преддверии начала Великой Отечественной войны, а также необходимости восстановления исторической памяти об училище.

Ключевые слова: Московское военно-железнодорожное училище; Особый корпус железнодорожных войск; командно-начальствующий состав; учебный процесс; подготовка военных кадров; курсанты

Для цитирования: Лапай Д.С. Подготовка командно-начальствующего состава для Особого корпуса железнодорожных войск в Московском военно-железнодорожном училище в 1932–1941 гг. // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. Тамбов, 2021. Т. 26, № 190. С. 191–199. DOI 10.20310/1810-0201-2021-26-190-191-199

Abstract. The study is devoted to the Moscow Military Railway School activities in the command and control staff qualifying for the Special Corps of Railway Troops during its existence from 1932 to 1941. The relevance of the research is due to the lack of the issues of construction and training studies of the Special Railway Corps military personnel and the little studied aspects of command and control staff training in the Moscow Military Railway School during the period of Russian historiography. Factor analysis of justification of Railway School foundation historical necessity is carried out. We reveal the main activities of the military authorities, management and teaching staff of the school to train specialists for the Railway troops of the Workers' and Peasants' Red Army. The experience of deploying the material and training base of the military school

within a limited time frame is analyzed. The specificities of the school's variable staffing system are also noted. The background for the school establishment discontinuing is analyzed, and the conclusion is drawn that this reorganization in March 1941 on the eve of the Great Patriotic War is unjustified, as well as the need to restore historical memory of the school.

Keywords: Moscow Military Railway School; Special Corps of Railway Troops; command and control staff; educational process; training of military personnel; cadets

For citation: Lapay D.S. Podgotovka komandno-nachal'stvuyushchego sostava dlya Osobogo korpusa zheleznodorozhnykh voysk v Moskovskom voyenno-zheleznodorozhnom uchilishche v 1932–1941 gg. [The Special Corps of Railway Troops' command and control staff training in the Moscow Military Railway School (1932–1941)]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2021, vol. 26, no. 190, pp. 191–199. DOI 10.20310/1810-0201-2021-26-190-191-199 (In Russian, Abstr. in Engl.)

2-й пятилетний план развития народного хозяйства СССР (1933–1937 гг.) определил конкретную программу дальнейшего развития железнодорожного транспорта, направленную на реорганизацию существующей инфраструктуры, организацию нового железнодорожного строительства, техническое переоснащение, а также увеличение пропускной способности железных дорог, особенно в отдаленных районах и территориях [1, с. 211–212].

Такой территорией с огромной площадью, огромными ресурсами и огромной же удаленностью от основных промышленных центров при относительно слабом хозяйственно-экономическом и военно-техническом развитии к началу 1930-х гг. являлся советский Дальневосточный край [2, с. 40].

Внешнеполитическая ситуация на Дальнем Востоке в значительной степени была обострена разгоравшимся в регионе крупномасштабным конфликтом. Советскими частями еще в 1929 г. были разгромлены китайские войска в ходе боев на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД). А уже в 1931 г. произошло вторжение Японии в Маньчжурию, что, в свою очередь, создавало мощный антисоветский военный плацдарм на дальневосточных границах СССР [3, с. 927–928]. Именно эти факторы и подтолкнули Советское правительство к форсированию мероприятий по развитию транспортной сети на Дальнем Востоке.

В соответствии с Постановлением Совета Труда и Оборона СССР, утвержденного Политбюро ЦК ВКП(б) 13 января 1932 г.¹, было начато формирование Особого корпуса

железнодорожных войск (ОКЖДВ). Первоначально на Корпус возлагалась задача по строительству железных дорог по заданиям Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) дисперсно на территории всего СССР. Однако уже к началу 1934 г. все части ОКЖДВ были сосредоточены на Дальнем Востоке, где производилось крупное железнодорожное строительство, в том числе изыскания восточной части Байкало-Амурской магистрали [4, с. 10–17].

В силу специфики выполняемых задач ОКЖДВ имел двойное подчинение: с одной стороны, он являлся оперативно-тактическим соединением и подчинялся народному комиссару по военным и морским делам (НКВМ), а с другой – был крупной строительно-восстановительной организацией и выполнял указания НКПС [5, с. 72].

Однако формирование подобного рода крупного соединения специальных войск по штату военного времени [6, с. 289] общей численностью в 55 тысяч человек² практически не было подкреплено не только материально-технически, но и с кадровой точки зрения. Весь корпус в буквальном смысле слова создавался «с нуля» [7, с. 70–71].

В подготовительный период комплектование ОКЖДВ командно-начальствующим составом планировалось осуществить за счет³:

- начсостава запаса, в том числе работающего на транспорте;
- досрочных выпусков инженеров и техников транспортных учебных заведений с призывом их на военную службу;
- организации подготовки не менее 120 командиров при Ленинградской Красно-

¹ РГАСПИ (Российский государственный архив социально-политической истории). Ф. 17. Оп. 162. Д. 11. Л. 123–125.

² Там же.

³ Там же.

знаменной школе военных сообщений им. М.В. Фрунзе;

– расширения емкости военно-транспортного факультета при Ленинградском институте инженеров путей сообщения (ЛИИПС).

Однако опыт подготовки кадров для аналогичных соединений железнодорожных войск – Особого корпуса войск путей сообщения в 1924 и 1927 гг., соответственно, явственно указывал, что этот комплекс мероприятий был в известной степени всего лишь «полумерой»⁴. Назревала острая необходимость создания профильного военно-учебного заведения для подготовки командно-начальствующего состава для ОКЖДВ. Таким вузом, наряду с сформировавшейся параллельно в г. Москва Военно-транспортной академией им. Л.М. Кагановича [8, с. 37-38], должна была стать и Московская военно-железнодорожная школа (МВЖДШ) [9, с. 149].

МВЖДШ была образована на основании совместного приказа Реввоенсовета СССР и НКПС СССР от 26 августа 1932 г. № 098. Местом дислокации школы был определен г. Лосиноостровск Московской области⁵.

Назначенному начальнику-военному комиссару школы Ф.Д. Зеленцову, одновременно являвшемуся и начальником строительства городка МВЖДШ⁶, предстояло в ограниченные сроки создать учебно-материальную базу, подобрать и осуществить расстановку преподавательского и командного состава, разработать учебно-программную документацию, наладить работу административно-хозяйственного аппарата.

С сентября 1932 г. и до осени 1934 г. в рамках развертывания учебно-материальной базы и инфраструктуры школы были построены учебный корпус, общежитие, столовая, котельная и, что особенно важно, железнодорожная ветка длиной в 6,5 км⁷.

Однако уже в сентябре 1935 г. МВЖДШ передислоцируется непосредственно в г. Москва в здание бывшей Школы профдвижения ЦК союза железнодорожников по адресу ул. Ольховская, 25⁸ (примечательно, что ныне – это территория Главного управления

начальника железнодорожных войск Минобороны России⁹). Во многом это было обусловлено близостью крупного железнодорожного узла и возможностью проведения практических занятий с курсантами на при вокзальных объектах.

В июне 1936 г. школа первый раз осуществляет полевой выход в лагерь, оборудованный при ст. Соколовская Ярославской железной дороги¹⁰.

Техническое перевооружение частей ОКЖДВ, появление новых военно-учетных специальностей наряду со все возрастающей потребностью в квалифицированном командном составе [10, с. 568, 612] обусловили формирование при школе 1 января 1935 г. сначала курсов усовершенствования командного состава (КУКС), а затем 4 декабря 1935 г. и курсов по подготовке лейтенантов-ускоренников из числа младшего начсостава сверхсрочной службы. Первый выпуск КУКС дал уже 29 апреля 1935 г. – 149 человек, а 17 мая 1936 г. состоялся первый выпуск ускоренников (42 человека)¹¹.

Анализ секретных политдонесений по школе подтверждает тот факт, что «созданные строительством и хозяйственным материально-бытовые условия вполне обеспечили учебу, жизнь и быт молодого вуза, каким является Московская военно-железнодорожная школа РККА»¹².

Вместе с тем, очевидно, что учебно-материальная база училища, безусловно, не была совершенной и требовала дальнейшего совершенствования на протяжении всех 1930-х гг. Так, к основным проблемным вопросам руководящий состав вуза относил¹³:

- затруднения ввиду недостаточности полезных площадей и отсутствия возможности организации учебного процесса для командного состава КУКС;
- стесненность размещения личного состава в общежитиях, отсутствие ленинских комнат и комнат для чистки оружия;

⁹ Главное управление начальника железнодорожных войск // Министерство обороны Российской Федерации (Минобороны России). URL: https://structure.mil.ru/structure/ministry_of_defence/details.htm?id=9759%40egOrganization (дата обращения: 14.10.2020).

¹⁰ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 57. Л. 1-2.

¹¹ Там же. Л. 3.

¹² РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 16.

¹³ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 31. Л. 83.

⁴ РГВА (Российский государственный военный архив). Ф. 22545. Оп. 1. Ед. хр. 62. Л. 16; Ед. хр. 50. Л. 17.

⁵ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 57. Л. 1-2.

⁶ Там же.

⁷ Там же.

⁸ Там же.

– территориальную удаленность проживания (по прошлому месту дислокации в г. Лосиноостровск) и как следствие – оторванность основной массы постоянного состава от жизнедеятельности училища и его подразделений.

Кроме того, отмечалось недостаточное внимание к этим проблемам непосредственно со стороны заказчика военных кадров – ОКЖДВ, не отпускавшего необходимые средства на оборудование лабораторий и классов, на снабжение материальной частью, развитие лагеря, оснащение последнего техникой и механизмами.

Как уже сказано ранее, система комплектования МВЖДШ имела некоторые отличительные особенности по сравнению с другими вузами военно-технического и железнодорожного профиля.

Так, в частности, в соответствии с Положением о школе первые наборы курсантов осуществлялись за счет кандидатов от ОКЖДВ, отбираемых при ежегодных очередных призывах в РККА (в возрасте от 18 до 22 лет), младшим комсоставом сверхсрочной службы ОКЖДВ (с обязательным требованием 7-летнего обучения в средней школе и окончания полковой школы в частях железнодорожных войск), а также «одногодниками»¹⁴ ОКЖДВ, к моменту призыва уже окончившими высшее учебное заведение (не старше 24 лет)¹⁵.

Однако реалии процесса отбора кандидатов для поступления были далеки от предъявляемых требований. Из прибывших на 1 курс 212 кандидатов мандатной комиссией по различным причинам были отсеяны 38 человек (18 %), 6 из которых (3 %) – по причине политической неблагонадежности (служба отца у белых, родственники за границей и т. д.)¹⁶. Последний, пусть и незначительный по величине показатель говорит о том, что система комплектования вуза строго соответствовала существовавшему в советском обществе того периода классовому подходу [11, с. 38].

Среди поступающих было выявлено 19 кандидатов (9 %) с явным нежеланием

учиться, мотивированное слабой материальной обеспеченностью комначсостава и невозможностью обеспечить семью¹⁷.

В пояснении этой общей негативной тенденции всей системы военного образования того периода необходимо отметить, что «...еще в начале и середине 30-х гг. характернейшей чертой советских военных школ были «отчисленческие настроения» <...> Пик их пришелся на конец 1931–1932 гг., – закономерно совпав с апогеем принудительного направления рабочих в военные школы» [12, с. 147].

Развивая мысль, показательным становится тот факт, что среди поступивших в школу (164 человека) была чрезвычайно велика удельная доля рабочих (62,2 %) и партийная прослойка (членов ВКП(б) – 34 человека (21 %), кандидатов – 31 человек (19 %), членов ВЛКСМ – 88 человек (54 %), кандидатов в члены ВЛКСМ – 2 человека (1 %), итого – 95 %)¹⁸.

Однако необходимо отметить, что для всего контингента курсантов первых наборов, вне зависимости от социальной и партийной принадлежности, а также мотивации к поступлению в вуз, была характерна низкая общеобразовательная подготовка, составившая не более 5–6 классов средней школы¹⁹.

Исходя из этого, можно сделать вывод, что военно-политическое руководство и органы военного управления стремились иметь лояльные по отношению к правящей партии большевиков военно-технические кадры, даже в ущерб качеству профессиональной подготовки. Вместе с тем бытовала идея о возможности некоторой «компенсации» слабой образовательной базы личного состава наличием у поступающих соответствующего служебного опыта²⁰ и опыта социальной среды.

Кардинальным образом ситуация изменилась лишь с 1936 г., когда в военные школы в целом, и в МВЖДШ в частности, начали принимать учащуюся молодежь [12, с. 148]. Так, например, набор 1939 г. характеризовался большим процентом курсантов, имевших 9–10-классное образование или законченное средне-техническое образование (техникумы) (93 %), при сравнительно низ-

¹⁴ Высшая вневойсковая подготовка по профилю танковых войск // LiveJournal: сетевое сообщество. 2018. URL: <https://photo-collector.livejournal.com/9319.html> (дата обращения: 12.10.2020).

¹⁵ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 36. Л. 33.

¹⁶ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 5.

¹⁷ Там же.

¹⁸ Там же.

¹⁹ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 57. Л. 3.

²⁰ Там же.

кой численности обучающихся, прибывших из ОКЖДВ (всего 54 человека – 16 %) ²¹.

Слушатели КУКС при МВЖДШ укомплектовывались кандидатами, выделенными также частями ОКЖДВ из числа среднего и старшего начсостава, которые не имели законченного военного (специального) образования или нуждались в восполнении теоретических знаний для прохождения дальнейшей службы и перспектив карьерного роста. Зачисление на КУКС проводилось без вступительных испытаний по представлению частей ОКЖДВ ²².

В отношении учебной работы в МВЖДШ осуществлялась подготовка по следующим специальностям: путевой, мостовой, связи, эксплуатационной, механической, строителей промышленных и гражданских сооружений.

Учебные планы подготовки в основном охватывали весь необходимый спектр предметов социально-гуманитарного (история ВКП(б), история СССР, Конституция СССР), общетехнического (электротехника, черчение, математика), общевойскового (тактика, стрелковая, физическая, строевая подготовка, уставы, подрывное дело, топография, военно-химическое дело) и военно-специального (постройка железнодорожного пути, мостов, зданий, эксплуатация железных дорог, механизация строительно-восстановительных работ, телеграфирование, военные сообщения) циклов ²³.

Для слушателей КУКС (на примере мостовой специальности) бюджет учебного времени составлял 1282 часа, причем только около 50 % было отведено на специальные дисциплины ²⁴.

Качественному освоению материала способствовало наличие большого книжного фонда библиотеки училища (33961 экз. книг ²⁵). Но при этом в фонде отсутствовали многие книги для средних училищ и техникумов, что вызывало «крайнюю необходимость в издании собственных учебников, и для этого необходим кредит для оплаты авторского гонорара» ²⁶. Кроме того, училище

практически не обеспечивалось руководящими пособиями и новыми разработками по линии ОКЖДВ, особенно по восстановлению железных дорог ²⁷.

Интересной представляется статистика посещения библиотеки за 1940 г., которая подчеркивала индивидуальные особенности процесса познания каждого обучаемого: «...тов. Голле интересуется всеми видами литературы. Он прочел 321 книгу. «Рекорд» поставил тов. Дубровин. За все время он взял в библиотеке всего-навсего 1 книгу» ²⁸.

Наряду с теоретической подготовкой в училище большое внимание уделялось и полемому практическому обучению. В связи с этим руководство школы прилагало немало усилий для того, чтобы курсанты еще в процессе учебы приобрели опыт работы в реальных условиях на действующих объектах железнодорожного транспорта.

Так, в 1936–1937 гг. 153 курсанта 2-го и 3-го курсов в течение 4 месяцев выполняли задание НКПС на Дальневосточной и Амурской железных дорогах, при этом весь личный состав был награжден знаками «Почетному железнодорожнику» и «Ударнику Сталинского призыва» ²⁹.

Вместе с тем прохождение курсантами практической составляющей обучения руководством вуза виделось все-таки преимущественно на полигоне училища, так как, по мнению преподавателей МВЖДУ, практика «на стороне» организовывалась, как правило, на объектах, не соответствующих программам подготовки, а курсанты использовались в основном в качестве рабочей силы ³⁰. Полигонная практика же позволяла обеспечить преемственность учебного процесса между старшими и младшими курсами по принципу «от простого – к сложному». К примеру, в ходе летнего периода 1939 г. путейцы 2-го курса осуществляли балластировку пути и врезку стрелочных переводов на участках, ранее уложенных 1-м курсом ³¹.

В отношении практики слушателей КУКС начальник училища особо выделял проблему с развитием учебных мест и объек-

²¹ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 31. Л. 136.

²² РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 36. Л. 53.

²³ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 32. Л. 79, 173.

²⁴ Подсчитано по: РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 31. Л. 122.

²⁵ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 8.

²⁶ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 31. Л. 84.

²⁷ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 32. Л. 166.

²⁸ Заглянем в читательский абонемент // За отличную учебу. Газета Московского военно-железнодорожного училища. 1940. 14 июня. С. 1.

²⁹ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 57. Л. 7.

³⁰ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 31. Л. 129-131.

³¹ Там же.

тов полигона и в данной связи в докладе командиру ОКЖДВ отмечал, что недостаточность технического оснащения и необходимость выполнения указаний «...пощупать технику» вынуждает прибегать к разного рода командировкам...»³².

Приказом НКО СССР от 9 июля 1937 г. № 119 школа была переименована в Московское военно-железнодорожное училище (МВЖДУ), а на основании Приказа НКО СССР от 7 мая 1939 г. № 01787 училище перешло с 3-летнего на 2-летний срок обучения³³.

Это серьезное изменение в организации подготовки военных кадров вызвало необходимость переработки всех программ, а также производства трех выпусков в продолжение 1938/1939 учебного года³⁴. Был увеличен бюджет времени на стрелковую и физическую подготовку, что в свою очередь серьезно снижало академическую успеваемость курсантов. Кроме того, большое осложнение в работу учебного отдела училища вносилось дополнительными созывами слушателей КУКС, не предусмотренными учебными планами.

Идя на подобные вынужденные меры, органы военного управления пытались покрыть возникший в предвоенные годы дефицит кадров среднего и старшего командного состава, обусловленный, с одной стороны, текущим некомплектом и формированием новых воинских частей, а с другой – волной репрессий, захлестнувших ОКЖДВ в 1937–1939 гг.³⁵ [4, с. 14-78]. Это подтверждается, например, таким фактом, что в течение 1940 г. 1-й железнодорожной бригадой Корпуса командовал майор (!) Чернышев³⁶. В целом же подобного рода «смелые» назначения командного состава на серьезные руководящие должности были присущи кадровой политике всей РККА того периода [13, с. 265-266].

В создавшихся условиях преподавательский состав МВЖДУ прилагал все усилия для повышения эффективности подготовки

курсантов в столь сжатые сроки. Была заметна динамика качественного роста выпускников вуза. Если из числа выпускников 1-го выпуска 8 июня 1937 г. (все лейтенанты выпущены в запас и направлены в распоряжение НКПС) не было ни одного отличника и только 4 % (3 человека) выпущены по 1 разряду, то, по результатам государственной экзаменационной комиссии 21 апреля 1939 г., отличниками выпустились 26 %, а по 1 разряду – 43 % личного состава³⁷.

Успехи училища в деле подготовки командного состава отмечены в Приказе по Московскому военному округу (МВО) № 75 от 12 сентября 1939 г., в соответствии с которым училище заняло 2-е место среди вузов округа³⁸. А уже по итогам 1939 г. МВЖДУ занимает 3-е место среди сухопутных училищ РККА [6, с. 412]. Во многом данный результат был обусловлен проводимым социалистическим соревнованием с Ленинградским Краснознаменным училищем военных сообщений им. М.В. Фрунзе (ЛКУ ВОСО им. М.В. Фрунзе), которое «оказало сильнейшее воздействие на отстающих»³⁹ и имело важное воспитательное значение для совершенствования процесса подготовки кадров для железнодорожных войск.

Если говорить в целом об уровне морально-боевых качеств и правопорядка личного состава училища, то проверка инспекции МВО в марте 1939 г. отмечала, что «...политико-моральное состояние курсантов и слушателей и начсостава школы здоровое. Отношение к учебе хорошее...»⁴⁰. Большую роль в укреплении воинской дисциплины играли товарищеские суды из отличников боевой и политической подготовки и созданная училищная многотиражка «За учебу».

Однако, несмотря на налаживание учебного процесса и функционирования системы подготовки кадров (начиная с 1937 г. только по программам военного училища (школы) было выпущено свыше 1200 человек⁴¹), а также затраченные ресурсы по созданию учебно-материальной базы вуза, во исполнение директивы Начальника Генерального

³² РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 23.

³³ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 57. Л. 4.

³⁴ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 31. Л. 76.

³⁵ Только за зиму 1937/1938 гг. в управлении ОКЖДВ были арестованы как «враги народа» 11 человек. См. РГВА. Ф. 22545. Оп. 4. Ед. хр. 38. Л. 1. К высшей же мере наказания было приговорено практически все командование Корпуса.

³⁶ РГВА. Ф. 22545. Оп. 5. Ед. хр. 49. Л. 1.

³⁷ Подсчитано по: РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 57. Л. 3; Оп. 1. Ед. хр. 32. Л. 75.

³⁸ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 57. Л. 4.

³⁹ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 31. Л. 79.

⁴⁰ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 13.

⁴¹ Подсчитано по: РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 57. Л. 3-4; Оп. 1. Ед. хр. 32. Л. 75, 132, 158, 180.

штаба Красной армии от 17 марта 1941 г. за № 38/101/530813/с и приказа по ОКЖДВ от 19 марта 1941 г. № 019/а к 10 апреля 1941 г. МВЖДУ было расформировано. 1 апреля 1941 г. был произведен досрочный и последний выпуск курсантов 2 курса, а 1-й курс в составе 2-х рот с комначсоставом и частью учебно-лабораторного оборудования переданы в состав ЛКУ ВОСО им. М.В. Фрунзе⁴².

Исследовав проблему подготовки кадров для ОКЖДВ предвоенного периода, мы выдвигаем предположение, что это решение было обусловлено следующими предпосылками.

Во-первых, на протяжении всего существования училища Особый корпус, как главный и единственный заказчик военных кадров, не оказывал должного внимания проблемам и нуждам вуза, не осуществлял проверок организации служебной деятельности и не налаживал взаимодействия вуза с частями корпуса. Более того, по мнению начальника училища генерал-майора технических войск Ф.Д. Зеленцова, контроль и руководство вузом со стороны ОКЖДВ, находящегося в г. Владивосток, не обеспечивало служебную деятельность училища во всех отношениях⁴³. В данной связи командование училища видело выход из существующего положения только в передаче училища под непосредственное руководство 3-го Отдела (военных сообщений (ВОСО)) Генштаба, располагавшегося в Москве⁴⁴.

Во-вторых, расформирование училища совпало с переброской основной массы частей ОКЖДВ в соответствии с постановлением СНК ССР и ЦК ВКП(б) от 14 февраля 1941 г. за № 0309-146 с Дальнего Востока в пределы Киевского Особого военного округа для выполнения строительных работ совместно с железнодорожными бригадами ВОСО. Эта перегруппировка была завершена к 25 апреля⁴⁵. Де-факто Особый корпус терял статус своего «особого» самостоятельного положения и не нуждался в своем собственном отдельном военно-учебном заведении.

Все это в комплексе и предопределило судьбу училища: переподчинение органам ВОСО и оптимизация системы управления

вузом была «разрешена» путем его фактического слияния с Ленинградским училищем ВОСО.

Вместе с тем, учитывая сложную внешне-политическую обстановку, в которой находился Советский Союз, факт расформирования училища, готовившего штучных военных специалистов узкого технического профиля за 2,5 месяца до начала Великой Отечественной войны, едва ли можно считать оправданным. Особенно сложно это согласуется с тем фактом, что в других родах войск Красной армии наблюдалась совершенно обратная тенденция: только в 1940-м и начале 1941 гг. было открыто 42 (!) новых сухопутных и авиационных училища, школы и различных курсов [14, с. 25].

Таким образом, упразднение МВЖДУ определенно отрицательно сказалось на дальнейшей системе подготовки командно-начальствующего состава для железнодорожных войск, что было особенно показательным в первые месяцы Великой Отечественной войны.

Подводя итог, необходимо констатировать, что накопленный в период существования МВЖДУ опыт обучения военных специалистов для крупного отдельного оперативно-тактического соединения специальных войск, оперирующего в отдаленных и необжитых регионах, безусловно, может быть использован и на современном этапе при выполнении производственных задач аналогичного характера.

А восстановление исторической памяти о Московском военно-железнодорожном училище и его выпускниках, среди которых подавляющее большинство – участники Великой Отечественной войны, несколько генералов, а также Герой Советского Союза полковник А.Т. Удовиченко⁴⁶, представляется весьма насущным в свете празднования 13 января 2022 г. 90-го юбилея со дня образования вуза.

⁴² РГВА. Ф. 22545. Оп. 5. Ед. хр. 49. Л. 94-99.

⁴³ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 32. Л. 80.

⁴⁴ РГВА. Ф. 32361. Оп. 1. Ед. хр. 31. Л. 86.

⁴⁵ РГВА. Ф. 22545. Оп. 5. Ед. хр. 55. Л. 80-81.

⁴⁶ Патриотический интернет-проект «Герои страны». [2000–2020]. URL: http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=15091 (дата обращения: 13.10.2020).

Список литературы

1. Кириченко А.В., Мартыненко И.В., Махонько П.Ф. и др. История военных сообщений Вооруженных Сил Российской Федерации: в 2 ч. СПб.: Изд-во ВСОК ВМФ, 2007. Ч. 1. История военных сообщений Российской армии. 424 с.
2. Колесниченко К.Ю. Деятельность Особого колхозного корпуса ОКДВА в 1932–1936 гг. // Военно-исторический журнал. 2017. № 5. С. 40-46.
3. Советская историческая энциклопедия: в 16 т. / под общ. ред. Е.М. Жукова. М.: Сов. энцикл., 1975. Т. 16. Чжан Вэнь-тань – Яштук. 1002 с.
4. 85 лет ОКЖДВ и 1-й отдельной Кенигсбергской железнодорожной бригады: сб. ст. / под ред. И.О. Горяинова. Петергоф: ВИ ЖДВ и ВОСО, 2017.
5. Косович С.С., Филимонов А.М. Советские железнодорожные: Военно-исторический очерк. М.: Воениздат, 1984. 310 с.
6. Старостенков Н.В. Железнодорожные войска России: в 4 кн. М.: Стэха, 2001. Кн. 2. От Первой мировой до Великой Отечественной: 1917–1941. 496 с.
7. Терехин К.П., Таралов А.С., Томашевский А.А. Воины стальных магистралей. Краткий военно-исторический очерк о железнодорожных войсках. М.: Военное изд-во, 1969. 312 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. Сорокин Б.М. Железнодорожные войска и их роль в укреплении обороноспособности страны: 1918–1941 гг.: дис. ... д-ра ист. наук. СПб., 2002. 401 с.
10. Ворошилов К.Е. Оборона СССР. Избранные статьи, речи и письма. М.: Гос. военное изд-во Наркомата обороны Союза ССР, 1937. 682 с.
11. Шанец Л.И. Особенности комплектования советской пограничной охраны красноармейцами в БССР в 1920-х гг. // Труды БГТУ. Серия «История, философия, филология». 2015. № 5. С. 34-40.
12. Смирнов А.А. Принудительное комплектование Красной армии командным и начальствующим составом в 1920-е – 1930-е гг. // Пространство и время. 2014. № 4 (18). С. 144-149.
13. Львов А.А. Подготовка командного состава сухопутных войск РККА (1937 – июнь 1941 г.): достижения и просчеты: дис. ... канд. ист. наук. М., 1998. 285 с.
14. Комал Ф.Б. Военные кадры накануне войны // Военно-исторический журнал. 1990. № 2. С. 21-29.

References

1. Kirichenko A.V., Martynenko I.V., Makhonko P.F. et al. *Istoriya voyennykh soobshcheniy Vooruzhennykh Sil Rossiyskoy Federatsii: v 2 ch. Ch. 1. Istoriya voyennykh soobshcheniy Rossiyskoy armii* [History of Military Communications of the Armed Forces of the Russian Federation: in 2 pts. Pt 1. History of Military Communications of the Russian Army]. St. Petersburg, Navy Higher Special Officer Classes Publ., 2017, 424 p. (In Russian).
2. Kolesnichenko K.Y. Deyatel'nost' Osobogo kolkhoznogo korpusa OKDVA v 1932–1936 gg. [Activities of the OKDVA's Special Collective Farm Corps in 1932–1936]. *Voyenno-istoricheskiy zhurnal – Military Historical Journal*, 2017, no. 5, pp. 40-46. (In Russian).
3. Zhukov E.M. (ed.-in-chief). *Sovetskaya istoricheskaya entsiklopediya: v 16 t. T. 16. Chzhan Ven'-tan' – Yashtukh* [Soviet Historical Encyclopedia. Vol. 16. Chang Wen-Tan – Yashtukh]. Moscow, Sovetskaya entsiklopediya Publ., 1975, 1002 p. (In Russian).
4. Goryainov I.O. (ed.-in-chief). *85 let OKZHDV i 1-y otdel'noy Kenigsbergskoy zheleznodorozhnoy brigady* [85 Years of the Special Railway Troops' Corps and the 1st Separate Konigsberg Railway Brigade]. Petergof, Military Institute of Railway TROOPS and Military Communication Service Publ., 2017. (In Russian).
5. Kosovich S.S., Filimonov A.M. *Sovetskiye zheleznodorozhnyye: Voyenno-istoricheskiy ocherk* [Soviet Railway: Military Historical Essay]. Moscow, Voenizdat Publ., 1984, 310 p. (In Russian).
6. Starostenkov N.V. *Zheleznodorozhnyye voyska Rossii: v 4 kn. Kn. 2. Ot Pervoy mirovoy do Velikoy Otechestvennoy: 1917–1941* [Railway Troops of Russia: in 4 bks. Bk 2. From the First World War to the Great Patriotic War: 1917–1941]. Moscow, Stekha Publ., 2001, 496 p. (In Russian).
7. Terekhin K.P., Taralov A.S., Tomashevskiy A.A. *Voiny stal'nykh magistralei. Kratkiy voyenno-istoricheskiy ocherk o zheleznodorozhnykh voyskakh* [Warriors of Steel Highways. A Short Military Historical Essay of the Railway Troops]. Moscow, Voenizdat Publ., 1969, 312 p. (In Russian).
8. Kuznetsov N.M. (gen. ed.). *Istoriya Voyenno-transportnoy akademii Krasnoy armii im. L.M. Kaganovicha* [History of Military Transport Academy of the Red Army named after L.M. Kaganovich]. St. Petersburg, Military Academy of Rear and Transport Publ., 2008, 211 p. (In Russian).

9. 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).
10. Voroshilov K.E. *Oborona SSSR. Izbrannyye stat'i, rechi i pis'ma* [Defense of the USSR. Selected Articles, Speeches and Letters]. Moscow, State Military Publishing House of the USSR People's Commissariat of Defense, 1937, 682 p. (In Russian).
11. Shanets L.I. Osobennosti komplektovaniya sovetsoy pograničnoy okhrany krasnoarmeysami v BSSR v 1920-kh gg. [Features of the Soviet border guard recruitment in the BSSR in the 1920s]. *Trudy BGTU. Seriya «Istoriya, filosofiya, filologiya» – Proceedings of BSTU. Issue 6, History, Philosophy, Philology*, 2015, no. 5, pp. 34–40. (In Russian).
12. Smirnov A.A. Prinuditel'noye komplektovaniye Krasnoy armii komandnym i nachal'stvuyushchim sostavom v 1920-e – 1930-e gg. [Forced Red Army recruitment of the command and control staff in the 1920–1930s]. *Prostranstvo i vremya – Space and Time*, 2014, no. 4 (18), pp. 144–149. (In Russian).
13. Lvov A.A. *Podgotovka komandnogo sostava sukhoputnykh voysk RKKA (1937 – iyun' 1941 g.): dostizheniya i proshchety: dis. ... kand. ist. nauk* [Command Staff Training of the Red Army Ground Forces (1937 – June 1941): Achievements and Miscalculations. Cand. hist. sci. diss.]. Moscow, 1998, 285 p. (In Russian).
14. Komal F.B. *Voyennyye kadry nakanune voyny* [Military personnel on the eve of the war]. *Voyenno-istoricheskiy zhurnal – Military Historical Journal*, 1990, no. 2, pp. 21–29. (In Russian).

Информация об авторе

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>

Поступила в редакцию 09.11.2020 г.
Поступила после рецензирования 07.12.2020 г.
Принята к публикации 29.01.2021 г.

Information about the author

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>

Received 9 November 2020
Reviewed 7 December 2020
Accepted for press 29 January 2021