

УДК 93/94

DOI:10.29039/2413-1741-2024-10-4-81-92

## ОПЫТ ОТМОБИЛИЗОВАНИЯ КИРОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В УСЛОВИЯХ СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКОЙ ВОЙНЫ 1939–1940 ГОДОВ

*Мальшко А. А.*

*Петрозаводский государственный университет  
г. Петрозаводск, Российская Федерация  
E-mail: malyshko@petsu.ru*

Изучение значения железнодорожного транспорта в ходе советско-финляндской войны 1939–1940 гг. сохраняет свою актуальность. Кировская железная дорога, главная транспортная артерия северо-запада СССР в довоенный период, являлась рокадной и осуществляла значительный объём перевозок в районе театра военных действий (ТВД). По материалам архивных источников, сборников документов, а также имеющейся историографии автор делает попытку проанализировать опыт от мобилизовывания Кировской железной дороги в условиях советско-финляндской войны 1939–1940 гг. На конкретных примерах рассмотрена реализация отдельных направлений от мобилизовывания железнодорожного транспорта: повышение пропускной способности, а также планирование и организация воинских и иных перевозок. Выявлено их влияние на исход сражений войны. Проанализированы меры по повышению обороноспособности железнодорожного транспорта северо-запада СССР, реализованные советским военно-политическим руководством в результате анализа опыта советско-финляндской войны 1939–1940 годов.

**Ключевые слова:** северо-запад СССР, железнодорожный транспорт, Кировская железная дорога, советско-финляндская война 1939–1940 годов, зимняя война, от мобилизовывание, мобилизационная подготовка.

Состояние железнодорожного транспорта существенно влияет на осуществление задач государства как в мирное, так и в военное время. Эффективная организация снабженческих, воинских и эвакуационных перевозок признаётся военными специалистами одним из важнейших условий победы государства в военном конфликте [7].

Кировская железная дорога являлась главной транспортной артерией и наиболее прогрессивным видом транспорта на северо-западе СССР в довоенный период, вследствие чего осуществляла значительный объём перевозок в регионе. Рокадный статус дороги обуславливал её высокую стратегическую значимость и значительный интерес для потенциального противника.

Военно-стратегическая значимость дороги актуальна и сегодня. Вступление Финляндии и Швеции в НАТО [32] обусловило существенное нарастание напряжённости в Арктическом регионе, вследствие чего российским военно-политическим руководством были приняты меры по повышению обороноспособности северо-западных рубежей государства [4].

На сегодняшний день накоплена значительная историография по советско-финляндской войне 1939–1940 гг. [6; 13–15], мобилизационной подготовке СССР в

довоенный период [23; 27–28], а также истории Кировской железной дороги [8; 10; 33]. Однако, роль Кировской железной дороги в организации перевозок и влияние этого на ход войны остаётся в настоящий момент недостаточно изученным. Между тем, анализ материалов, сохранившихся в Архиве Управления ФСБ России по Республике Карелия [3], а также опубликованных сборников документов [24–25; 29, 31], позволяет более подробно рассмотреть вопрос о мерах по совершенствованию мобилизационной подготовки железнодорожного транспорта СССР, включая Кировскую железную дорогу, принятых советским военно-политическим руководством по итогам советско-финляндской войны 1939–1940 гг.

Настоящее исследование нацелено на изучение опыта отомобилизовывания Кировской железной дороги в условиях советско-финляндской войны 1939–1940 гг. В статье будут рассмотрены отдельные его направления:

1. повышение пропускная способность железной дороги;
2. планирование и организация воинских, а также иных перевозок.

Рассмотрение в настоящем исследовании вышеуказанных направлений отомобилизовывания Кировской железной дороги в 1939–1940 гг. будет осуществлено с учётом опыта её мобилизационной подготовки в 1920–1930-е гг.

\* \* \*

С середины 1920–х годов повышение обороноспособности северо-западных территорий СССР не являлось приоритетной задачей военно-политического руководства страны [14, с. 24]. Смещение основного вектора мобилизационной политики на развитие Украинского и Белорусского секторов Западной пограничной полосы обусловили снижение финансирования мобилизационных мероприятий в приграничных с Финляндией регионах СССР.

В данных условиях союзное правительство стремилось перегрузить финансирование мобилизационной подготовки на региональные бюджеты: при реализации в Карельской АССР мероприятий мобилизационного плана 1935 года (МП–4) доля софинансирования со стороны республики составила рекордные 32% [27, с. 72]. Испытывавшие серьёзные финансовые трудности северо-западные регионы оказались не способны на реализацию требований мобилизационного планирования в полном объёме.

В результате к концу 1930-х годов сложился опасный разрыв между военно-экономическим состоянием входящих в Ленинградский военный округ (ЛВО) территорий и требованиями мобилизационного планирования [16, с. 11], корректировавшихся с учётом новых внешнеполитических угроз. Подъём праворадикального движения в Финляндии, открытая демонстрация её руководством прогерманской позиции заставили советское военно-политическое руководство обратиться летом 1938 года к вопросу усиления ЛВО. К сожалению, в силу недостаточного финансирования многие предложенные стратегически важные проекты развития инфраструктуры округа и, в частности, повышения пропускной способности одноколейной Кировской железной дороги не были реализованы в полном объёме [20, с. 171–172]. Однако, несмотря на это, советским военно-

политическим руководством была осознана неизбежность приближавшейся войны с Финляндией [12, с. 168].

В реалиях резко осложнившейся внешнеполитической обстановки военно-политическое руководство СССР было серьёзно обеспокоено вопросом обеспечения безопасности второго по значимости города страны – Ленинграда. Предполагалось, что в случае потенциального советско-германского конфликта имевшее претензии на территорию Карелии финляндское руководство поддержит агрессию Германии, непосредственно вступив в войну и предоставив немецким вооружённым силам плацдарм для штурма Ленинграда [6, с. 56–57]. В данных условиях инфраструктура рокадной Кировской железной дороги оказывалась в непосредственной досягаемости и первоочерёдной целью для авиации противника.

Однако, вследствие недостаточной мобилизационной подготовленности северо-западных территорий возможности силового давления СССР на Финляндию были значительно ограничены. В тоже время реализованные с апреля 1938 года попытки советского руководства дипломатическими средствами сместить государственную границу от Ленинграда не имели успеха [18, с. 19]. Последней попыткой решить возникшую проблему стали проходившие с 13 октября по 11 ноября 1939 года советско-финляндские переговоры, закончившиеся в итоге неудачей.



*Рис. 1. Карл Густав Эмиль Маннергейм (1867–1951).  
Фото из открытых источников.*

Главной задачей вооружённых сил Финляндии во главе с К. Г. Э. Маннергеймом в войне являлось максимально продолжительное сдерживание натиска РККА. Предполагалось, что, столкнувшись с необходимостью прорыва созданной в 1930–е годы вдоль границы линии финляндской обороны («линии Маннергейма»), РККА понесёт серьёзные потери, что станет стимулом для военно-политического руководства СССР к завершению войны [21, с. 220–223]. Военно-политическое руководство СССР, напротив, планировало наступательными действиями РККА сломать оборону Финляндии и овладеть её территорией, имевшей развитую военно-гражданскую и транспортную инфраструктуру, с выходом к норвежской и шведской границе [16, с. 12; 14, с. 24].

В данных условиях первоочередной целью транспортной системы северо-запада СССР, особенно рокадной Кировской железной дороги, являлось оперативное осуществление регулярных снабженческих перевозок. Однако, важная транспортная магистраль северо-запада СССР обладала очень низкой

пропускной способностью: участок Волховстрой – Мурманск (1327 км, 91,6 % главного пути) имел техническую возможность пропустить за сутки не более 19 пар поездов, что являлось сопоставимым с иными однопутными железными дорогами, но было недостаточно для транспортной магистрали стратегического значения [24, с. 36].

К 1939 году на предполагаемом театре военном действии действовали две железных дороги – Октябрьская (Ленинград – Москва) и Кировская (Ленинград – Мурманск). Обе дороги, особенно Ленинградский узел, осуществляли свою деятельность в мирное время в режиме значительного напряжения сил из-за недостаточной пропускной способности [17, с. 147–148].

Начавшиеся военные действия обозначили последствия недостаточной мобилизационной подготовки Кировской железной дороги в предвоенное десятилетие. Это стало ощутимым уже на реализации подготовительных мероприятий: вследствие ограниченной пропускной способности однопутной Кировской железной дороги процесс мобилизации РККА и переброски воинских частей был начат уже в сентябре 1939 года [12, с. 175–176].

Неправильный выбор командующим Ленинградским военным округом Мерецковым К. А. плана войны вынудил командование РККА направлять дополнительные подкрепления на фронт [10, с. 35]. В силу вышеуказанных транспортных ограничений воинские перевозки реализовывались со значительными трудностями.

Незавершённое строительство Сорокско–Обозерской железнодорожной линии накладывало существенные трудности на реализацию своевременных перебросок подкреплений для сражавшейся 9-й армии и осуществления запланированных операций [10, с. 24]. Из-за транспортных ограничений данная армия также испытывала сложности в снабжении боеприпасами и обмундировании, вследствие чего в декабре 1939 года 44-я стрелковая дивизия была взята в окружение, а к 13 декабря 1939 года 139-я стрелковая дивизия «утратила значительную часть своей боеспособности» [22, с. 73].

17 декабря 1939 года в результате упорных боёв воинские части РККА прорвали оборону противника на Карельском перешейке в районе Сумма. Однако, в связи с ограниченной пропускной способностью Кировской железной дороги, командование РККА было вынуждено остановить начатое наступление, не имея



*Рис. 2. Кирилл Афанасьевич  
Мерецков (1897–1968).  
Фото из открытых источников.*

возможности реализовать оперативные воинские переброски. Вследствие этого советское военно-политическое командование окончательно отказалось от плана молниеносной войны [26, с. 50].

Имелись также проблемы с организацией оперативных снабженческих перевозок. В силу планировавшегося масштабного наступления РККА в декабре 1939 года была неизбежна значительная интенсификация воинских перевозок по Кировской железной дороге, повлёкшая значительные трудности для её недоразвитой инфраструктуры. Железнодорожная магистраль не смогла обеспечить своевременную переброску дивизий, предназначенных для усиления 8-й, 9-й, 14-й и 15-й армий, а также доставки военных грузов [22, с. 75].

Кроме того, следует отметить, что в ходе наступательных действий РККА рокадные финляндские железнодорожные пути повреждались и требовали восстановления, что логично накладывало ограничения на организацию снабженческих перевозок [17, с. 148].

Одноколейная и имевшая ограниченную пропускную способность Кировская железная дорога оказалась не способна к одновременной реализации воинских и привычных мирных перевозок. Вследствие этого станции дороги практически сразу оказались перегружены [8, с. 10–11]. Среднесуточное продвижение поездов по дороге во время войны составляло 116 км при максимальной скорости 4,8 км/ч, что позволяло обеспечивать снабжение лишь четырёх дивизий [12, с. 193]. Среднесуточное продвижение поездов по Октябрьской железной дороге составляло 143 км при максимальной скорости 5,9 км/ч [22, с. 73].

Недостаточная пропускная способность Октябрьской и Кировской железных дорог вынудила руководство ЛВО прибегнуть к использованию трамвайных путей, а также Литейного и Володарского мостов г. Ленинграда для отправки снабженческих грузов через р. Нева [17, с. 148–149].

Вышеуказанные проблемы усугублялись не менее сложным состоянием прилегающих к границе автодорог. Имели место нарушения логистических цепочек: например, нередко случался простой грузов на железнодорожных станциях [2, с. 122].

В качестве подтверждения обозначенного тезиса также следует привести сражение под Толваярви (11–24 декабря 1939 года). Штаб 8-й армии РККА, сражавшейся в данном районе, констатировал «полную непригодность грунтовых путей для перевозки войск и грузов с учётом времени года, недостаточность автотранспорта» [15, с. 72], вследствие чего имели место срывы в снабжении войск, а штаб был вынужден привлекать военнотружущих к строительству и ремонту дорожной сети. Недостаточная развитость грунтовых дорог приводила к значительному упадку дисциплины («голодные солдаты поодиночке и группами покидали позиции на передовой линии и шли в тыл к полевым кухням» [15, с. 76]), срыву сроков запланированных операций, снижению боеспособности воинских частей, существенным задержкам в переброске воинских частей [15, с. 76–77, 85–86, 88]. Вышеуказанные сложности стали одной из основных причин поражения 8-й армии РККА в этом сражении.

Одной из причин неэффективной организации перевозок стала несогласованность в работе железных дорог и Органов военных сообщений (ВОСО), что приводило к отправлениям военных поездов не по назначению, а также их запоздалым возвращениям и переадресациям [17, с. 148].

Реализация экстренных мероприятий по развитию Кировской железной дороги стала очевидной практически сразу после начала войны. В конце 1939 года начал реализовываться проект «номерных» железнодорожных строителей [17, с. 149].

Уже 22 декабря 1939 года было инициировано строительство ста тридцати двух километров железной линии Петрозаводск – Суоярви («Строительство № 100») [12, с. 178, 192, 193], реализация которой позволила бы существенно повысить эффективность снабжения сражавшихся в Северном Приладожье воинских частей РККА, а также обеспечить соединение Кировской магистрали с финляндскими железными дорогами [24, с. 42]. Строительство новой дороги реализовывалось строителями Сорокско-Обозерской железной линии [10, с. 24], причём подавляющая часть планировавшихся работ была выполнена в течение 70 дней [10, с. 10–11]. Однако, линия Петрозаводск – Суоярви объективно не смогла выполнить возложенные на неё задачи, т.к. движение по ней было открыто 15 марта 1940 года – т.е. после завершения конфликта [10, с. 11].

Стратегически важным шагом стало инициированное резолюцией ЦК ВКП (б) от 25 декабря 1939 года продолжение строительства Сорокско – Обозерской линии [12, с. 193]. Однако, из-за нехватки рабочей силы активная фаза работ была начата уже после войны, весной 1940 года, а к январю следующего 1941 года новая железнодорожная линия была сдана в эксплуатацию [10, с. 25]. Однако, дорога находилась в неисправном состоянии, на ней отсутствовало реверсное движение [10, с. 25]. Лишь на отдельных участках имелась техническая возможность движения паровозов с максимальной скоростью 10 км/ч [6, с. 12].

С целью повышения снабжения сражавшейся в Салми 9-й армии постановлением ЦК ВКП (б) и Совета народных комиссаров СССР от 16 января 1940 года было принято решение о строительстве 162 км железной линии Кандалакша – Куолаярви («Строительство № 105») [12, с. 193]. Введённая в эксплуатацию лишь к началу Великой Отечественной войны, линия имела одну колею [10, с. 49, 52]. Построенная с той же целью линия Калевала – Кестеньга из-за нарушения требований к строительству железных путей и срочности реализации оказалась неисправна, вследствие чего была закрыта весной 1940 года [12, с. 193–194].

Ответом на принятое 5 февраля 1940 года Верховным советом союзников решение о планируемом предоставлении военной помощи Финляндии стала инициализация укладки второй колеи на участке Волховстрой I – Петрозаводск («Строительство № 101») протяжённостью 283 км (19,5 % главного пути) [12, с. 193]. Завершение строительных работ на участке Волховстрой I – Лодейное Поле (122 км) планировалось к 10 апреля 1940 года, а на участке Лодейное Поле – Петрозаводск (161 км) – к 1 июля 1940 года [12, с. 193]. На реализацию проекта из бюджета Карельской АССР было выделено 2738 рублей [3, л. 40]. К началу Великой

Отечественной войны вторые пути не были уложены лишь на участках Петрозаводск – Голиковка, Волховстрой I – Волховстрой II и Свирь – Погра общей протяжённостью 14 км [33, с. 39]; согласно данным Наркомата путей сообщения СССР, мероприятия были реализованы в полном объёме [24, с. 44].

В соответствии с Постановлением Совета народных комиссаров СССР № 802 от 18 апреля 1940 года и приказом Наркомата путей сообщения СССР № 109Ц от 22 мая 1940 года были изменены границы Октябрьской и Кировской железных дорог. В их состав вошли железнодорожные пути на Карельском перешейке и Северном Приладожье; кроме того, участок Ленинград – Волховстрой был передан Октябрьской железной дороге. Вследствие этого с 1 июля 1940 года местонахождением Кировской железной дороги был определён г. Петрозаводск [29].



*Рис. 3. Климент Ефремович  
Ворошилов (1881–1969).  
Фото из открытых источников.*

Была улучшена система подготовки мобилизационных формирований Кировской железной дороги. Приказом НКПС №14/с от 2 января 1941 года на Кировской железной дороге вводились должности начальников штабов противовоздушной обороны, инженеров и инструкторов химической службы, но без выделения новых ставок, в связи с чем не все отделения и участки дороги были укомплектованы специалистами. Летом и осенью 1940 г. были организованы сборы, читались курсы по мобилизационной подготовке. На ряде станций прошли учения противовоздушной обороне [10, с. 47].

Однако, график воинских перевозок на 1941 год был составлен уже с учётом укладки вторых путей до Сороки – проекта, не реализованного на практике.

Проблема ограниченной пропускной способности Кировской железной дороги была рассмотрена также и на пленуме ЦК ВКП (б) 26–28 марта 1940 года, посвящённом

анализу итогов войны с Финляндией [31, с. 431–434], [1, с. 5–6]. Выступавший с докладом по данной теме нарком обороны Ворошилов К. Е. озвучил уже замеченные к тому времени проблемы и уже начатые реализовываться решения [31, с. 10], однако, он стал комплексным анализом высшим руководством страны недостатков реализации задач, поставленных перед транспортной системой северо-запада СССР в советско-финляндской войне.

Результаты опыта организации Кировской железной дорогой воинских и снабженческих перевозок в период советско-финляндской войны 1939–1940 годов

выявили несоответствие мобилизационного планирования железнодорожного транспорта СССР возникшим угрозам и стали основой для его совершенствования.

14 февраля 1941 г. было принято постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О плане железнодорожного строительства на дорогах Юго-Запада, Запада и Северо-Запада СССР и обеспечении его выполнения», признавшее повышение обороноспособности важнейшей задачей железнодорожного строительства, а также содержащее меры по строительству новых и модернизации имеющих железных дорог, реконструкции отдельных узлов и др. [30, с. 323]. Среди прочего, на Кировской железной дороге планировалось:

1. строительство 192 км вторых путей на участке Петрозаводск – Беломорск с повышением пропускной способности до 30 пар поездов в сутки (бюджет – 80 млн. рублей),

2. повышение пропускной способности участка Волховстрой – Петрозаводск до 48 пар поездов в сутки, а также восстановление станций Суоярви, Янисъярви, Маткаселькя и Сортавала (общий бюджет – 27,9 млн рублей) [25].

Согласно постановлению, линия Петрозаводск – Маткаселькя (249 км) вошла в перечень важнейших железнодорожных направлений и участков, на которых в 1941 году было запланировано повышение пропускной способности. На вышеуказанной линии предписывалось повысить пропускную способность в 2 раза – с 12 до 24 пар поездов в сутки.

Всего на осуществление вышеуказанных мероприятий Кировской железной дороге было выделено 152,9 млн. рублей (7,28% от всех средств, выделенных согласно постановлению железным дорогам СССР) [25].

В утверждённом 10 сентября 1940 года Наркоматом путей сообщения СССР «Наставлении о мобилизационной работе железных дорог СССР и их работе в военное время» были регламентированы вопросы планирования и осуществления воинских перевозок, организации противовоздушной обороны и восстановления путей, а также накопления мобилизационных ресурсов [24, с. 7–8].

Итак, недостаточная мобилизационная подготовка Кировской железной дороги в 1930–е годы обусловила пересмотр военно-политическим руководством СССР планов развернувшейся войны с Финляндией, наложила значительные ограничения на реализацию оперативных снабженческих перевозок. В современной отечественной историографии неспособность приграничного транспорта обеспечить регулярное снабжение сражающихся воинских частей определяется одной из главных причин недостижения РККА поставленных перед ней целей в советско-финляндской войне 1939–1940 годы [22, с. 73].

Предпринятые в ходе войны мероприятия по исправлению выявленных недочётов включали в себя строительство новых стратегически важных железнодорожных линий и оказались запоздалыми, поскольку вступили в эксплуатацию после окончания боевых действий. Инициированное строительство вторых линий на участке Волховстрой – Петрозаводск и возобновление достройки Сорокско – Обозерской железнодорожной линии имели лишь частичный успех в силу недостаточного времени и особенностей рельефа соответственно.

Важным результатом советско-финляндской войны 1939–1940 годы стало совершенствование мобилизационного планирования железнодорожного транспорта. Разработанные в 1940–1941 годы «Наставление о мобилизационной работе железных дорог СССР и их работе в военное время» и МП-5 регламентировали порядок мобилизации железных дорог, планирования и организации ими воинских перевозок, осуществления противовоздушной обороны инфраструктуры.

#### Список использованных источников и литературы

1. «Зимняя война»: работа над ошибками (апрель – май 1940 г.). Материалы комиссий Главного военного совета Красной Армии по обобщению опыта финской кампании. Москва ; Санкт-Петербург, 2004. 560 с.  
«Zimnyaya voina»: rabota nad oshibkami (aprel' – mai 1940 g.). Materialy komissii Glavnogo voennogo soveta Krasnoy Armii po obobshcheniyu opyta finskoi kampanii. Moskva ; Sankt-Peterburg, 2004. 560 s.
2. Аксёненко Н. Е., Лapidус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России: от реформы к реформе. Москва : Транспорт, 2001. 335 с.  
Aksenenko N. E., Lapidus B. M., Misharin A. S. Zheleznye dorogi Rossii: ot reformy k reforme. Moskva : Transport, 2001. 335 s.
3. Архив Управления ФСБ России по Республике Карелия. ФСДП. Оп. 1. Пор. 97.  
Arkhiv Upravleniya FSB Rossii po Respublike Kareliya. FSDP. Op. 1. Por. 97.
4. В России рассказали об ответе на вступление Финляндии в НАТО. URL: <https://lenta.ru/news/2022/05/12/finny/> (дата обращения: 19.08.2024).  
V Rossii rasskazali ob otvete na vstuplenie Finlyandii v NATO. URL: <https://lenta.ru/news/2022/05/12/finny/> (data obrashcheniya: 19.08.2024).
5. Веригин С. Г. Карелия в годы военных испытаний. Политическое и социально-экономическое положение Советской Карелии в период Второй мировой войны 1939–1945 гг. Петрозаводск : изд-во ПетрГУ, 2009. 541 с.  
Verigin S. G. Kareliya v gody voennykh ispytaniy. Politicheskoe i sotsial'no-ekonomicheskoe polozhenie Sovetskoi Karelii v period Vtoroi mirovoi voiny 1939–1945 gg. Petrozavodsk : izd-vo PetrGU, 2009. 541 s.
6. Веригин С. Г. Политическая и социально-экономическая жизнь Карелии в начальный период Великой Отечественной войны // Учёные записки Петрозаводского государственного университета. 2010. № 3. С. 8–17.  
Verigin S. G. Politicheskaya i sotsial'no-ekonomicheskaya zhizn' Karelii v nachal'nyi period Velikoi Otechestvennoi voiny // Uchenye zapiski Petrozavodskogo gosudarstvennogo universiteta. 2010. № 3. S. 8–17.
7. Ворсин В. Ф., Ионов В. В. Тыловое обеспечение войск в ходе оборонительного сражения под Курском (5–23 июля 1941 г.) // Военно-исторический журнал. 2021. № 11. С. 12–21.  
Vorsin V. F., Ionov V. V. Tylovoe obespechenie voisk v khode oboronitel'nogo srazheniya pod Kurskom (5–23 iyulya 1941 g.) // Voенно-istoricheskii zhurnal. 2021. № 11. S. 12–21.
8. Голубев А. А. Железнодорожный транспорт Карелии: история и современность // Краеведческие чтения: материалы X научной конференции. Петрозаводск, 2016. С. 8–14.  
Golubev A. A. Zheleznodorozhnyi transport Karelii: istoriya i sovremennost' // Kraevedcheskie chteniya: materialy X nauchnoi konferentsii. Petrozavodsk, 2016. S. 8–14.
9. Зеленская Ю. Н. «Это могли сделать только русские!». Строительство Сорокско-Обозерской железнодорожной линии, которая в годы Великой Отечественной войны стала «дорогой жизни» Севера // Военно-исторический журнал. 2015. № 8. С. 23–28.  
Zelenskaya Yu. N. «Eto mogli sdelat' tol'ko russkie!». Stroitel'stvo Soroksko-Obozerskoi zheleznodorozhnoi linii, kotoraya v gody Velikoi Otechestvennoi voiny stala «dorogoi zhizni» Severa // Voенно-istoricheskii zhurnal. 2015. № 8. S. 23–28.

10. Зеленская Ю. Н. Кировская железная дорога как стратегический объект Европейского Севера в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. : диссертация на соискание учёной степени кандидата исторических наук. Петрозаводск, 2016. 231 с. URL: <https://disser.spbu.ru/files/disser2/disser/4Wh3k3P5Dy.pdf> (дата обращения: 18.08.2024).
- Zelenskaya Yu. N. Kirovskaya zheleznaya doroga kak strategicheskii ob"ekt Evropeiskogo Severa v gody Velikoi Otechestvennoi voiny 1941–1945 gg. : dissertatsiya na soiskanie uchenoi stepeni kandidata istoricheskikh nauk. Petrozavodsk, 2016. 231 s. URL: <https://disser.spbu.ru/files/disser2/disser/4Wh3k3P5Dy.pdf> (data obrashcheniya: 18.08.2024).
11. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза 1817–1945. Т. 2. / Н. Е. Аксененко [и др.]. Санкт-Петербург ; Москва, 1997. 416 с.
- Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuza 1817–1945. T. 2. / N. E. Aksenenko [i dr.]. Sankt-Peterburg ; Moskva, 1997. 416 s.
12. Килин Ю. М. Карелия в политике Советского государства 1920–1941 гг. Петрозаводск, 1999. 275 с.
- Kilin Yu. M. Kareliya v politike Sovetskogo gosudarstva 1920–1941 gg. Petrozavodsk, 1999. 275 s.
13. Килин Ю. М. Оборона Петрозаводска в контексте боевых действий на Северо-Западе СССР летом – осенью 1941 года // Петрозаводск – город воинской славы : сборник статей и материалов I научно-практического семинара, посвящённого 75-летию героической обороны Петрозаводска. Петрозаводск : изд.–во ПетрГУ, 2016. С. 13–17.
- Kilin Yu. M. Oborona Petrozavodska v kontekste boevykh deistvii na Severo-Zapade SSSR letom – osen'yu 1941 goda // Petrozavodsk – gorod voinskoi slavy : sbornik statei i materialov I nauchno-prakticheskogo seminar, posvyashchennogo 75-letiyu geroicheskoi oborony Petrozavodska. Petrozavodsk : izd.–vo PetrGU, 2016. S. 13–17.
14. Килин Ю. М. Потери Вооружённых Сил СССР в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. // Studia Humanitatis Borealis. 2014. № 1. С. 22–27.
- Kilin Yu. M. Poteri Vooruzhennykh Sil SSSR v sovetsko-finlyandskoi voine 1939–1940 gg. // Studia Humanitatis Borealis. 2014. № 1. S. 22–27.
15. Килин Ю. М. Решающий этап сражения в районе Толваярви, 11–24 декабря 1939 г. // Carelica. 2015. № 2. С. 70–101. URL: [http://carelica.petsu.ru/2015/Killin\\_2\\_15.pdf](http://carelica.petsu.ru/2015/Killin_2_15.pdf) (дата обращения: 18.08.2024).
- Kilin Yu. M. Reshayushchii etap srazheniya v raione Tolvayarvi, 11–24 dekabrya 1939 g. // Carelica. 2015. № 2. S. 70–101. URL: [http://carelica.petsu.ru/2015/Killin\\_2\\_15.pdf](http://carelica.petsu.ru/2015/Killin_2_15.pdf) (data obrashcheniya: 18.08.2024).
16. Килин Ю. М. Советская Карелия в 1939–1941 гг. : от автономии к союзной республике. Петрозаводск : изд.–во ПетрГУ, 2012. 275 с.
- Kilin Yu. M. Sovetskaya Kareliya v 1939–1941 gg. : ot avtonomii k soyuznoi respublike. Petrozavodsk : izd.–vo PetrGU, 2012. 275 s.
17. Критский С. В. Развитие Ленинградского железнодорожного узла и подходов к нему в период Советско-финляндской войны и после её окончания (1939–1941 гг.) // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2013. № 3. С. 147–152.
- Kritskii S. V. Razvitie Leningradskogo zheleznodorozhnogo uzla i podkhodov k nemu v period Sovetsko-finlyandskoi voiny i posle ee okonchaniya (1939–1941 gg.) // Izvestiya Peterburgskogo universiteta putei soobshcheniya. 2013. № 3. S. 147–152.
18. Лайдинен Э. П. Органы государственной безопасности Карелии в советско-финляндской войне // Учёные записки Петрозаводского государственного университета. 2009. № 10. С. 19–26.
- Laidinen E. P. Organy gosudarstvennoi bezopasnosti Karelii v sovetsko-finlyandskoi voine // Uchenye zapiski Petrozavodskogo gosudarstvennogo universiteta. 2009. № 10. S. 19–26.
19. Лашков А. Ю. Противовоздушная оборона Красной армии и Краснознамённого Балтийского флота в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. // Военно-исторический журнал. 2019. № 11. С. 4–10.
- Lashkov A. Yu. Protivovozdushnaya oborona Krasnoi armii i Krasnoznamennogo Baltiiskogo flota v sovetsko-finlyandskoi voine 1939–1940 gg. // Voенно-istoricheskii zhurnal. 2019. № 11. S. 4–10.

20. Малышко А. А. Модернизация железнодорожной инфраструктуры в Карелии в 1930-е годы в контексте мобилизационной подготовки // Карелия – приграничный регион России в XX–XXI веках: Карелия в годы Второй мировой войны. Петрозаводск, 2019. С. 168–172.

Malysheko A. A. Modernizatsiya zheleznodorozhnoi infrastruktury v Karelii v 1930-e gody v kontekste mobilizatsionnoi podgotovki // Kareliya – prigranichnyi region Rossii v XX–XXI vekakh: Kareliya v gody Vtoroi mirovoi voiny. Petrozavodsk, 2019. S. 168–172.

21. Маннергейм К. Г. Мемуары / пер. с фин. Куйвала П., Злобин Б. С. Москва : Вагриус, 2006. 509 с.

Mannergeim K. G. Memuary / per. s fin. Kuivala P., Zlobin B. S. Moskva : Vagrius, 2006. 509 s.

22. Мартысевич А. П. Советско-финляндская война: вопросы материально-технического обеспечения Рабоче-крестьянской Красной армии в ходе боевых действий // Учёные записки Петрозаводского государственного университета. 2020. Т. 42, № 4. С. 72–78.

Martysevich A. P. Sovetsko-finlyandskaya voyna: voprosy material'no-tekhnicheskogo obespecheniya Raboche-krest'yanskoj Krasnoj armii v khode boevykh deistvii // Uchenye zapiski Petrozavodskogo gosudarstvennogo universiteta. 2020. T. 42, № 4. S. 72–78.

23. Мелия А. А. Мобилизационная подготовка народного хозяйства СССР (1921–1941 гг.). Москва : Альпина Бизнес Букс, 2004. 352 с.

Meliya A. A. Mobilizatsionnaya podgotovka narodnogo khozyaistva SSSR (1921–1941 gg.). Moskva : Alpina Biznes Buks, 2004. 352 s.

24. Отчёт об отмобилизовании железных дорог Советского союза (по мобплану 1941 года) : в 4-х тт. Т. 1. Москва : ЦМВО НКПС, 1948.

Otchet ob otmobilizovanii zheleznykh dorog Sovetskogo soyuza (po mobplanu 1941 goda) : v 4-kh tt. T. 1. Moskva : TsMVO NKPS, 1948.

25. Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О плане железнодорожного строительства на дорогах Юго-Запада, Запада и Северо-Запада СССР и обеспечении его выполнения» с приложением. URL: <https://www.prlib.ru/item/1310754> (дата обращения: 19.08.2024).

Postanovlenie SNK SSSR i TsK VKP(b) «O plane zheleznodorozhnogo stroitel'stva na dorogakh Yugo-Zapada, Zapada i Severo-Zapada SSSR i obespechenii ego vypolneniya» s prilozheniem. URL: <https://www.prlib.ru/item/1310754> (data obrashcheniya: 19.08.2024).

26. Раунио А., Килин Ю. М. Сражения зимней войны. Петрозаводск, 2018. 320 с.

Raunio A., Kilin Yu. M. Srazheniya zimnei voiny. Petrozavodsk, 2018. 320 s.

27. Репухова О. Ю. Военно-гражданская мобилизационная подготовка в Карелии в 1920–1930-х годах. Петрозаводск, 2016. 86 с.

Repukhova O. Yu. Voенno-grazhdanskaya mobilizatsionnaya podgotovka v Karelii v 1920–1930-kh godakh. Petrozavodsk, 2016. 86 s.

28. Репухова О. Ю. Западная пограничная полоса РСФСР–СССР: пространственно-территориальная мобилизационная подготовка в 1917–1939 гг. Петрозаводск, 2024. 140 с.

Repukhova O. Yu. Zapadnaya pogranichnaya polosa RSFSR–SSSR: prostranstvenno-territorial'naya mobilizatsionnaya podgotovka v 1917–1939 gg. Petrozavodsk, 2024. 140 s.

29. Сведения о железных дорогах общего пользования с 1918 по 1990 гг. URL: <https://istmat.org/node/43097> (дата обращения: 19.08.2024).

Svedeniya o zheleznykh dorogakh obshchego pol'zovaniya s 1918 po 1990 gg. URL: <https://istmat.org/node/43097> (data obrashcheniya: 19.08.2024).

30. Скрябина Л. С. К вопросу о мобилизационной готовности железных дорог и дорожной сети БССР накануне Великой Отечественной войны в отражении материалов документальной публикации // Инновационное развитие транспортного и строительного комплексов. Гомель, 2023. С. 322–324.

Skryabina L. S. K voprosu o mobilizatsionnoi gotovnosti zheleznykh dorog i dorozhnoi seti BSSR nakanune Velikoi Otechestvennoi voiny v otrazhenii materialov dokumental'noi publikatsii // Innovatsionnoe razvitie transportnogo i stroitel'nogo kompleksov. Gomel', 2023. S. 322–324.

31. Тайны и уроки Зимней войны, 1939–1940: по документам рассекреченных архивов / ред.-сост. Н. Л. Волковский; под общ. ред. В. А. Золотаревой. Санкт-Петербург : Полигон, 2000. 542 с.

**ОПЫТ ОТМОБИЛИЗОВАНИЯ КИРОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ  
В УСЛОВИЯХ СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКОЙ ВОЙНЫ 1939–1940 ГОДОВ**

---

Tainy i uroki Zimnei voyny, 1939–1940: po dokumentam rassekrechennykh arkhivov / red.-sost. N. L. Volkovskii; pod obshch. red. V. A. Zolotarevoi. Sankt-Peterburg : Poligon, 2000. 542 s.

32. Финляндия приняла решение о вступлении в НАТО. URL: <https://www.rbc.ru/politics/15/05/2022/6280d1459a7947a2848b55d9> (дата обращения: 18.08.2024).

Finlyandiya prinyala reshenie o vstuplenii v NATO. URL: <https://www.rbc.ru/politics/15/05/2022/6280d1459a7947a2848b55d9> (data obrashcheniya: 18.08.2024).

33. Харитонов С. Ф., Звягин Ю. К. Мурманская, Кировская, Октябрьская. Петрозаводск, 1996. 157 с.

Kharitonov S. F., Zvyagin Yu. K. Murmanskaya, Kirovskaya, Oktyabr'skaya. Petrozavodsk, 1996. 157 s.

**Malyshko A. A. Experience of immobilization of the Kirov railroad in the conditions of the Soviet-Finnish war of 1939–1940**

The study of the importance of railroad transportation during the Soviet-Finnish War of 1939-1940 remains relevant. The Kirov railroad, the main transport artery of the north-west of the USSR in the pre-war period, was a rockade railroad and carried out a significant amount of transportation in the area of the theater of military operations. Based on the materials of archival sources, collections of documents, as well as the available historiography, the author makes an attempt to analyze the experience of immobilization of the Kirov railroad in the Soviet-Finnish war of 1939–1940. In this article the implementation of separate directions of railway transport immobilization is considered on concrete examples: increase of throughput capacity, as well as planning and organization of military and other transportations. Their influence on the outcome of the battles of the war is revealed. Measures to improve the defensive capacity of railway transport in the north-west of the USSR, implemented by the Soviet military-political leadership as a result of the analysis of the experience of the Soviet-Finnish war of 1939–1940 are analyzed.

Keywords: north-west of the USSR, railway transport, Kirov railroad, Soviet-Finnish war of 1939–1940, winter war, mobilization, mobilization preparation.