

ПОДВИЖНЫЙ УЗЕЛ СВЯЗИ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА СВЯЗИ СССР: ОПЫТ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТА 04, ФОРМИРОВАНИЯ И ПРИМЕНЕНИЯ ПОЕЗДА СВЯЗИ № 1

Шептура В. Н.¹

DOI:10.21681/3034-4050-2026-1-96-107

Ключевые слова: система военной связи, объект связи, поезд связи, Народный комиссариат связи СССР, Главное управление связи Красной армии.

Аннотация

Целью статьи является обобщение исторического опыта строительства и боевого применения объекта 04 (поезда связи № 1) и формулирование выводов и предложений по его использованию в современных условиях.

Метод исследования историко-генетический, предполагает последовательное изучение исторических фактов, их обобщение и выработка практических предложений и рекомендаций, актуальных для современного процесса развития системы и войск связи.

Результаты исследования: в статье изучен опыт сооружения подвижного узла связи Народного комиссариата связи СССР (объект 04), формирования и применения поезда связи № 1 в годы Великой Отечественной войны. Особое внимание в публикации уделено обобщению материалов архивных источников по организационным и техническим особенностям создания подвижного узла связи на базе железнодорожного подвижного состава. Обобщен опыт создания, формирования и применения подвижного узла связи стратегического звена управления и выработаны практические рекомендации по совершенствованию боевого применения войск связи.

Научная новизна и практическая полезность заключается в том, что впервые введены в научный оборот архивные материалы по строительству Объекта 04 (поезда связи № 1) и проведено описание выполнения им первой боевой задачи по обеспечению связи Генеральному штабу Красной армии.

Введение

Неудачи Красной армии в начальный период Великой Отечественной войны показали, что связь играет важную роль в обеспечении управления войсками, организации взаимодействия между воинскими частями, соединениями и объединениями и имеет фундаментальное значение для успеха в военных действиях [1, с. 73, 74].

Динамика ведения боевых действий, быстрая изменение оперативной обстановки, решение самостоятельных задач, возлагаемых на отдельно действующих в тылу и на флангах воинских формирований, вызвали объективную необходимость поиска путей для создания мобильных, надежных и типовых средств связи [2, 152–155]. Вместе с тем разработка новых средств связи, по своим тактико-техническим характеристикам соответствующих требованиям управления войсками, задачам, масштабу, уровню материально-технического

обеспечения и маневренному характеру ведения военных действий, потребовала определения наиболее целесообразных способов их боевого применения в системе связи объединения [3].

Заметим, что вопросам организации и обеспечения связи в годы войны и применения подвижных узлов связи пунктов управления в настоящее время посвящено целый ряд работ [4, 5, 6, 7], однако в них не рассмотрен опыт сооружения подвижного узла связи Народного комиссариата связи СССР – объекта 04 (поезда связи № 1) и особенности его технической эксплуатации. Данная статья приоткрывает завесу таинственности по созданию данного объекта связи, его формированию как воинской части – поезда связи № 1, сыгравшей важную роль в обеспечении связи Генеральному штабу Красной армии и обогатившей теорию и практику военной связи и применения воинских формирований связи.

¹ Шептура Владимир Николаевич, кандидат военных наук, доцент, член-корреспондент Российской академии ракетных и артиллерийских наук, старший научный сотрудник Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации, г. Москва, Россия. E-mail: shptura_vn@mail.ru

Строительство объекта 04

Седьмого июля 1941 г. народный комиссар связи СССР И. Т. Пересыпкин обратился к председателю Государственного комитета обороны СССР И. В. Сталину с докладной запиской о необходимости создания дополнительного резерва связи и организации подвижного узла связи (поезда связи) [8, с. 457–472]². На следующий день (8 июля) постановлением Государственного Комитета обороны ССР (ГКО) № ГКО-59-сс было принято решение о сооружении подвижного узла связи, содержащего комплекс автономных телеграфных, телефонных и радиосредств связи, смонтированных в железнодорожном составе с приданной энергобазой и необходимыми средствами для развертывания линейно-кабельных подходов. Непосредственное строительство объекта связи, как единого комплексного сооружения, было поручено Народному комиссариату связи ССР (НКС). Срок завершения основных монтажных и строительных работ определялся в течение 25 суток. Подвижный железнодорожный состав, переоборудованный для нужд подвижного узла связи, так же, как и энергобазу, в соответствии с постановлением ГКО должен был представить Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) в течение 10 суток (рис. 1)³.

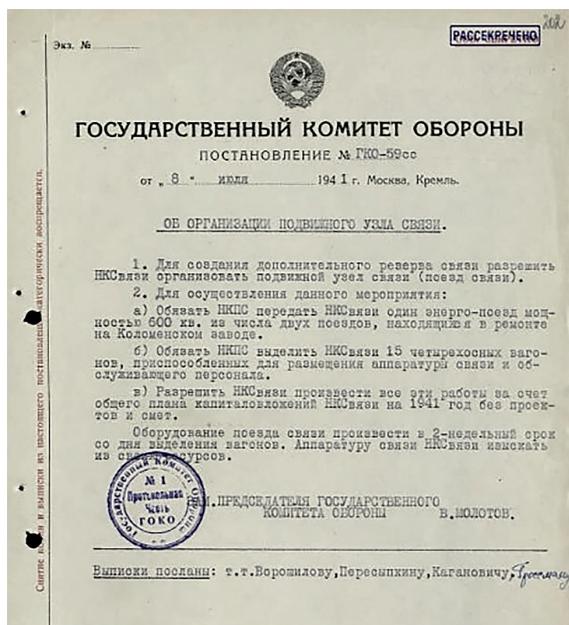


Рис. 1. Постановление Государственного Комитета обороны ССР от 8 июля 1941 г. № ГКО-59-сс «Об организации подвижного узла связи»

2 Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 2. Д. 2. Л. 93, 94.

3 РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 1. Л. 202.

Перед связистами была поставлена сложная задача – в кратчайшие сроки создать мощный, быстро развертываемый подвижный узел связи, отвечающий своими тактико-техническими свойствами всем условиям ведения войны. При этом необходимо было учесть специфические особенности боевого применения такого подвижного узла связи:

- функционирование объекта связи не должно осуществляться вблизи населенных пунктов или промышленных центров с достаточными по мощности и стабильности источниками энергии;
- большая уязвимость энергетических объектов в условиях интенсивности воздействия средств воздушного нападения противника⁴.

9 июля 1941 г. приказом НКС № 39-с была организована Дирекция строительства Объекта 04 (поезда связи № 1). Основной задачей Дирекции являлось своевременное выполнение постановления ГКО. Сооружение необычного объекта (подвижного узла связи – поезда связи № 1) осуществлялось в г. Москве и на железнодорожной станции Гжель Казанской железной дороги. Причем, строительство поезда разрешалось осуществлять без предварительного утверждения проекта и сметной документации. По существу, все работы производились по эскизным рабочим чертежам и наброскам, выдаваемым инженерно-техническому составу подрядных организаций, непосредственно в цехах, на месте – по ходу самой работы.

Монтажные работы по основным техническим узлам производились монтерами, техниками и инженерами следующих организаций:

- радиоузел – работниками треста «Радиострой»⁵;
- телеграф, телефонный узел и узел генераторный и аккумуляторный – работниками треста «Межгорсвязьстрой»⁶;
- энергобаза – работниками завода «Динамо» [9, с. 411]⁷;
- подвижный железнодорожный состав – работниками завода НКПС им. 1905 года.

4 Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. 71. Оп. 12177. Д. 17. Л. 254.

5 Всесоюзный государственный трест по проектированию, строительству и монтажу радиостанций (Радиострой) Радиоуправления Народного комиссариата связи СССР.

6 Всесоюзный государственный трест строительства сооружений междугородной проволочной связи Народного комиссариата связи СССР.

7 Московский электромашиностроительный завод «Динамо» им. С.М. Кирова Главного управления электромашиностроительной промышленности СССР Народного комиссариата электростанций СССР.

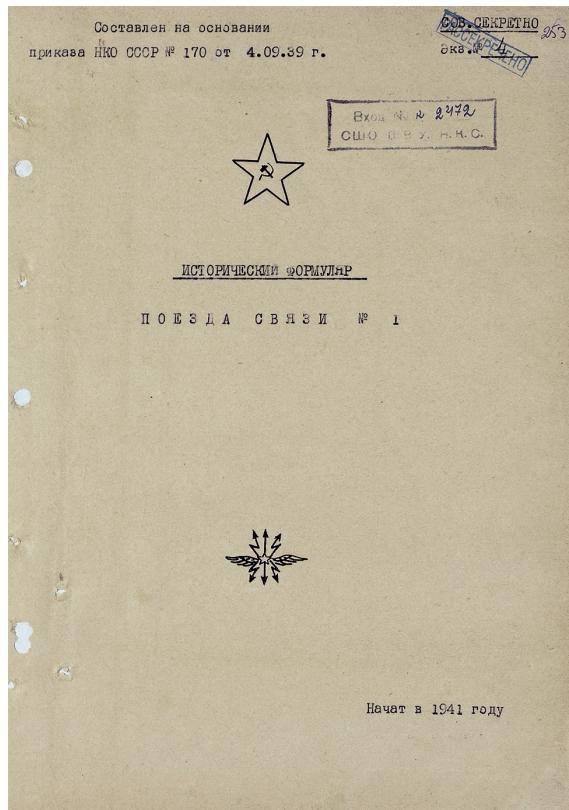


Рис. 2. Обложка Исторического формуляра поезда связи № 1. ЦАМО РФ. Ф. 71. Оп. 12177. Д. 17. Л. 253.

В Историческом формуляре поезда связи № 1 отмечено, что: «...Указанные сроки монтажа были выдержаны благодаря широко развернутому фронту параллельно ведущихся работ и исключенной напряженной работе коллектива Строительства, трудовой энтузиазм которого являлся частицей общего подъема, отражая как в капле воды поток трудовых подвигов великих дней Отечественной войны» (рис. 2)⁸.

По завершении монтажных работ начался период механической регулировки аппаратуры и контрольной проверки электрических цепей. Подвижный состав, оборудованный в соответствии с требованиями Дирекции строительства, НКПС предоставил для монтажа к 25 июля. Ровно через 15 суток с момента получения переоборудованного подвижного состава (т.е. к 10 августа 1941 г.) Дирекцией строительства были закончены

основные монтажные и строительные работы по всему комплексу сооружения.

В 06.00 11 августа 1941 г. приехавшим на место строительства – станцию Гжель, заместителю НКО И. Т. Пересыпкину и заместителю НКС А. А. Конюхову, Дирекция строительства представила законченный монтажом и оборудованный всеми основными средствами связи Объект 04.

15 августа 1941 г. Метростроем НКПС была предоставлена подвижная электростанция, предназначенная в качестве основного источника энергоснабжения поезда и вспомогательной тяговой силы.

Приданная поезду энергобаза включала:

- один тепловоз типа ЭЛ-46 с двигателем дизеля мощностью 1025 л.с. и генератором на 635 кВт;
- один вагон с высоковольтным и низковольтным распределительным устройствами;
- один вагон со вспомогательным оборудованием;
- один вагон-цистерну для горючих и смазочных материалов;
- один жилой вагон для обслуживающего персонала, переоборудованный и приспособленный под штаб поезда.

Всего поезд по окончанию строительно-монтажных работ включал в своем составе один тепловоз и 25 четырехосных вагонов (рис. 3).

При сооружении Объекта 04 были применены передовые технологические, технические и производственные решения, которыми обладали в то время советские инженеры и практики строительства общегосударственной сети связи. Особенностью строительства

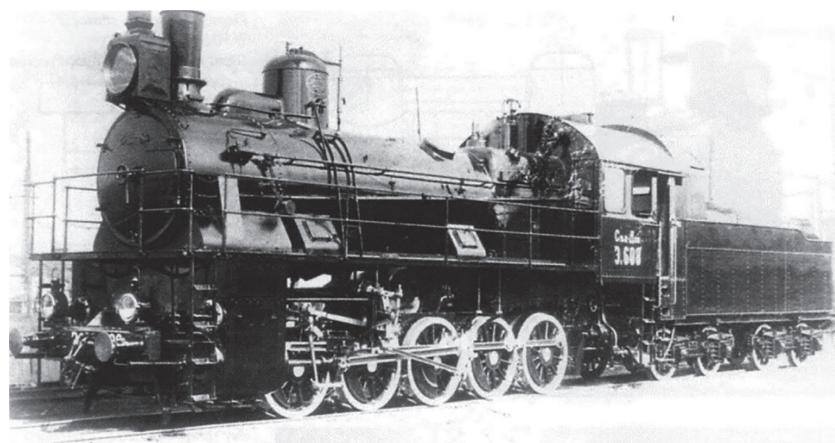


Рис. 3. Тепловоз серии Эл

⁸ ЦАМО РФ. Ф. 71. Оп. 12177. Д. 17. Л. 660.

объекта связи являлось то, что подвижный узел связи представлял собой комплекс стационарных устройств различных видов связи, размещенных в железнодорожных вагонах, работающих на дальнее расстояние, с использованием мощных линейных сооружений существующих магистральных и местных сетей НКС и НКО, подготавливаемых к обслуживанию командного пункта фронта или армии.

По замыслу разработчиков поезд связи № 1 должен был обеспечивать телеграфную, телефонную и радиосвязь в любых условиях обстановки и применяться не только централизовано (в составе объекта связи), но и децентрализовано (отдельными элементами).

При этом от подвижного узла связи должностным лицам пункта управления телеграфная связь должна предоставляться:

- магистральная двухсторонняя, осуществлявшаяся буквопечатающими аппаратами Бодо и СТ-35 по дуплексной схеме, с неограниченным радиусом действия при использовании трансляций;
- областная и местная, осуществлявшаяся буквопечатающими аппаратами СТ-35 и по коду Морзе по симплексной схеме с радиусом действия до 600 км.

Одновременно на телеграфе может быть задействовано 8 дуплексных связей на двухкратных аппаратах Бодо, одна дуплексная и 5 симплексных связей на аппаратах СТ-35 и 2 полуодуплексных связи и 8 симплексных, на аппаратуре Морзе. При необходимости любой из аппаратов Морзе или СТ-35 может быть заменен аппаратом Тремля или Шорина. Среднесуточный обмен обеспечивается порядка 6000 тридцатисловных телеграмм по аппаратуре Бодо, 1300 телеграмм по аппаратуре СТ-35 и 1000 телеграмм по аппаратуре Морзе⁹. Состав телеграфа представлен на рисунке 4.

При монтаже телефонного оборудования технологически закладывалась возможность обеспечения телефонной связи:

- междугородняя, осуществлявшаяся через междугороднюю телефонную станцию и линейный аппаратный зал (ЛАЗ) поезда, с использованием каналов как тональной, так и высокой частоты с неограниченным радиусом действия на оборудованных трансляциями медных магистралях и действием в пределах области по стальным цепям;

- местная, в пределах населенного пункта по месту расположения поезда, осуществлявшаяся через телефонную станцию ручного обслуживания (РТС) городского типа;
- внутренняя, для связи между собой подразделений поезда, осуществлявшаяся через ту же и ряд коммутаторных установок специального назначения.

Производственная мощность междугородной телефонной связи определялась возмож-

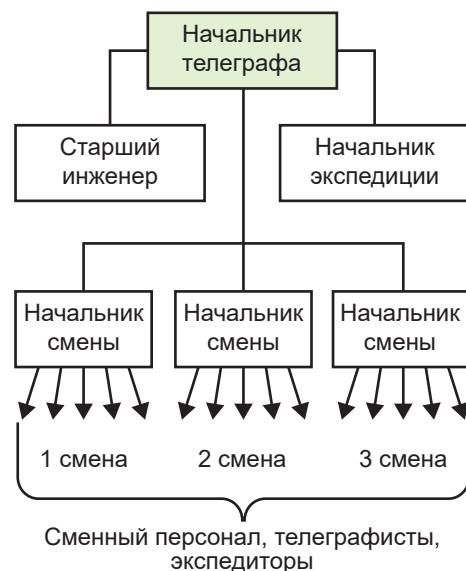


Рис. 4. Состав телеграфа поезда связи № 1

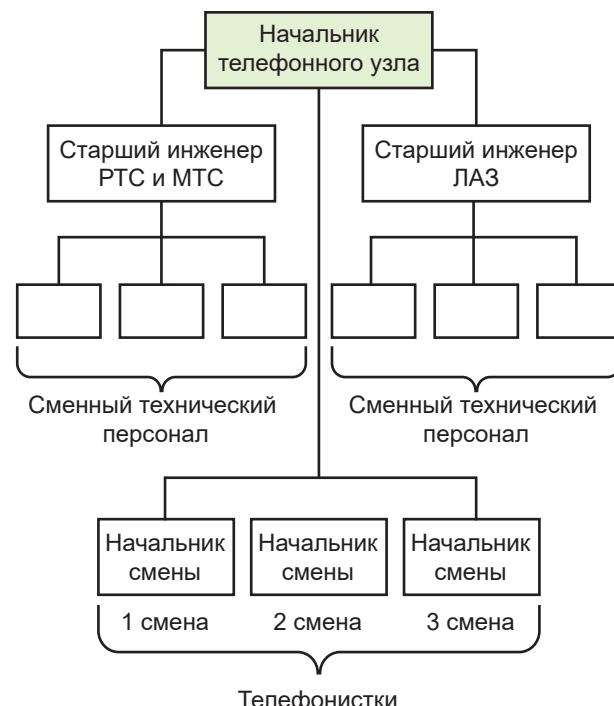


Рис. 5. Состав телефонного узла поезда связи № 1

⁹ ЦАМО РФ. Ф. 71. Оп. 12177. д. 17. л. 14.

ностью одновременного воздействия на междугородной станции поезда до 20 связей. Эти связи могли осуществляться как целиком по физическим цепям, так и с использованием оборудуемых в ЛАЗ каналов. Пользование междугородной связью обеспечивалось любому абоненту РТС по заказной системе и 30 прямым абонентам МТС по системе немедленного соединения. При этом прямым абонентом МТС может быть как подчиненная телефонная станция, так и отдельное лицо, имеющее прямой аппарат ЦБ. Станция местной телефонной связи может принять до 500 внешних абонентов в радиусе до 8 км при кабельной телефонной сети. Состав телефонного узла представлен на рис. 5.

Большое значение при сооружении объекта было уделено техническим вопросам организации радиосвязи. Так, имеющимися в составе поезда радиосредствами предусматривалось строительство следующих линий радиосвязи:

- магистральная, осуществляемая передатчиками РК-15 и приемниками КТФ-1 или КВТ, допускающая быстродействующий пишущий обмен, слуховой обмен и радиотелефонные переговоры с радиусом действия около 8000 км для телеграфного и 2000 км для телефонного обмена на приданых поезду антенах. При использовании направленных антенн постоянного типа дальность действия радиосвязи может быть увеличена до пределов территории СССР;
- областная, осуществляемая передатчиками РК-1 и РАТ-1 и приемниками КВТ или Хаммерлунд, допускающие те же виды обмена в радиусе 2000 км для телеграфной и 500–600 км для телефонной работы;
- местная, осуществляемая приемо-передающей радиостанцией типа МРК-0,05Ф, в радиусе порядка 400 км для телеграфного обмена и 100 км для телефонных переговоров;
- специальная, допускающая ведение вещательных передач по любому передатчику и по местной сети проводного вещания с общей мощностью репродукторов до 500 Вт¹⁰.

Оборудование радиоузла поезда могло обеспечивать одновременную работу 2-х магистральных, 2-х областных и 1-го местного каналов передачи и 8 каналов приема (рис. 6).

¹⁰ ЦАМО РФ. Ф. 71. Оп. 12177. д. 17. л. 14.

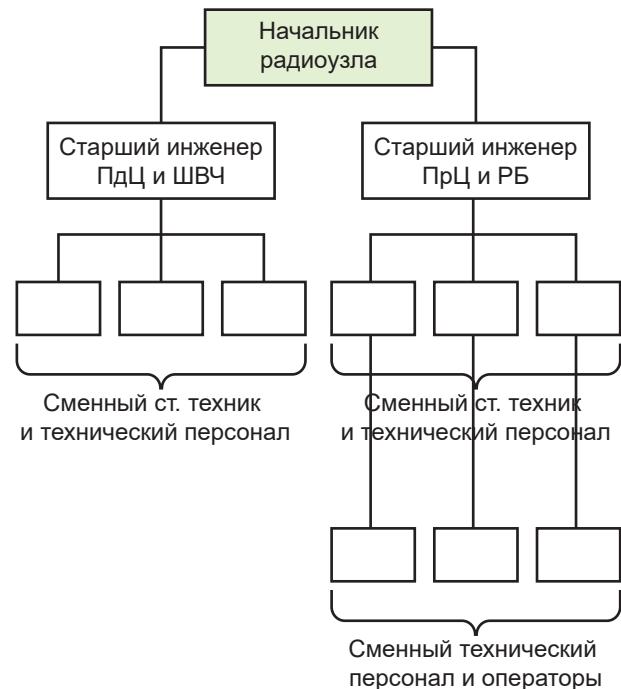


Рис. 6. Состав радиоузла поезда связи № 1

Работа радиоузла организовывалась произвольным сочетанием соответствующего количества видов радиосвязи, допускаемых наличием манипуляционной аппаратуры (табл. 1)¹⁰.

Таблица 1.
Производственные возможности поезда связи № 1
по ведению радиообмена

Виды радиообмена	Количество каналов манипуляции
Быстродействующий пишущий обмен	3
Слуховой обмен	4
Радиотелефонные переговоры	2
Радиовещание	2

В целом устойчивость работы подвижного узла связи при воздействии полного комплекса оборудования поезда обеспечивалась возможностью взаимного дублирования различных видов связи. Так, средства проводной связи на магистральной, областной и местной связях предусматривалось резервировать радиосвязями и обратно. Телеграфная связь – дублировалась телефонной и наоборот. При этом не исключалась возможность автономной работы различных видов связи.

Подобный принцип резервирования был реализован в организации отдельных подразделений поезда связи № 1. Так, центральный коммутационный узел телеграфа и часть аппаратуры сосредоточенные в одном вагоне, дублировались резервным линейно-батарейным коммутатором и телеграфной аппаратурой, размещенными в другом вагоне. Выбытие из строя вагона с междугородной телефонной станцией не прекращало вовсе междугородной телефонной связи, организуемой в этом случае через резервный коммутатор в вагоне, где расположены ЛАЗ и РТС. Мощные радиопередатчики размещались в двух разных вагонах и полностью взаимозаменяемы. Энергоснабжение поезда собственной энергобазой резервировалось внешним электропитанием (рис. 7).

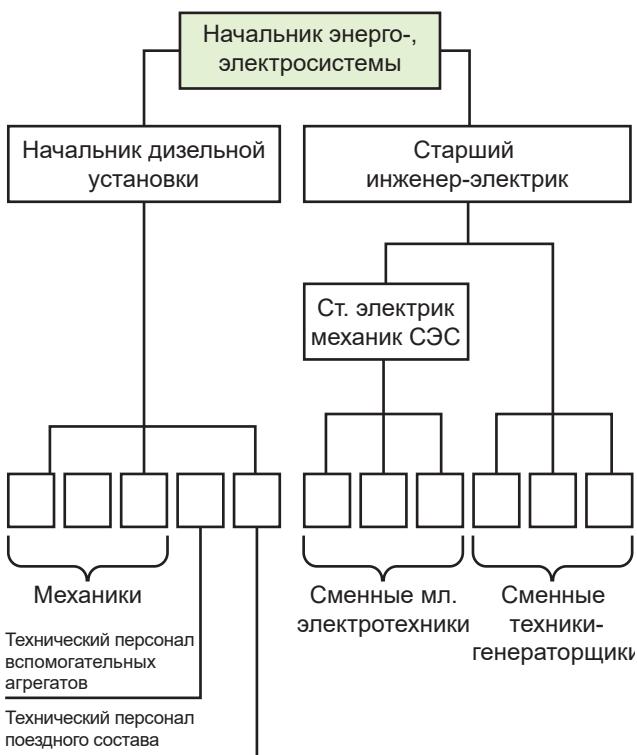


Рис. 7. Состав энерго-, электросистемы поезда связи № 1

Обеспечение максимальной подвижности поезда исключало возможность перевозки громоздкого линейного имущества связи (рис. 8). Поэтому устройство обходных линий (кольцевание), подводка к месту стоянки объекта шлейфов телеграфно-телефонных магистралей и кабелей местной (городской) телефонной сети, постройка соединительных

линий между поездом и существующими стационарными станциями связи, а также соединительных линий между приемным центром и радиобюро, было возложено на специальные батальоны связи или местные органы НКС и выполнялись их силами и средствами.

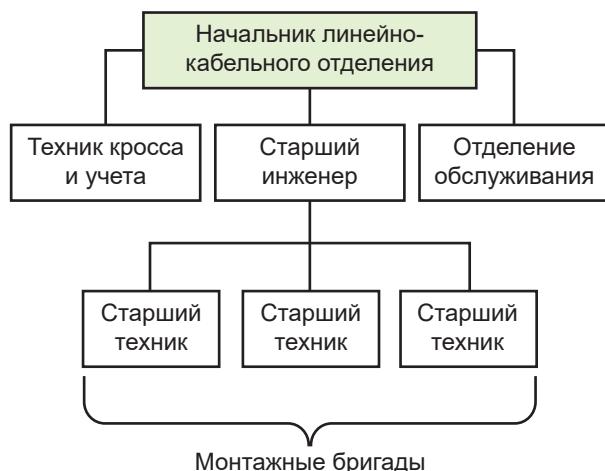


Рис. 8. Состав линейно-кабельного отделения поезда связи № 1

Необходимо отметить, что на протяжении всего периода проведения строительно-монтажных работ поезда И. Т. Пересыпкин оказывал большую практическую помощь и держал на жестком контроле сроки сооружения объекта связи.

В соответствии со штатом № 014/4, утвержденным 15 августа 1941 г. заместителем НКО армейским комиссаром 1-го ранга Е. А. Щаденко (рис. 9) основными подразделениями поезда связи № 1 являлись телеграф, телефонный узел, радио узел, энерго-электро система и линейно-кабельное отделение (рис. 10).



Рис. 9. Армейский комиссар 1-го ранга Е. А. Щаденко

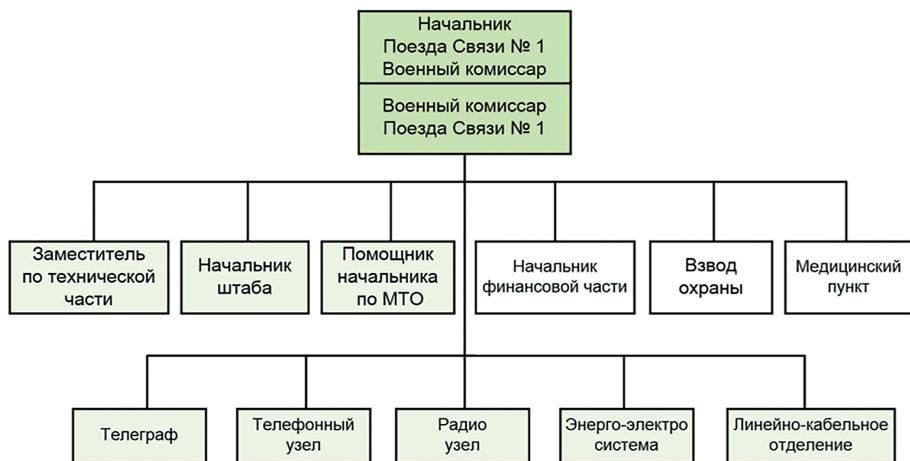


Рис. 10. Состав поезда связи № 1 (сентябрь 1941 г.)

В соответствии с приказом заместителя НКО И. Т. Пересыпкина и директивы Главного управления формирования и укомплектования войск Красной армии от 17 августа 1941 г. № 2-орг/5/5391 воинская часть была направлена для формирования в Приволжский военный округ в г. Пенза. В 24.00 25 августа поезд в полном составе отбыл со станции Гжель в свой первый рейс – в г. Пензу для формирования воинской части. В качестве официального наименования за воинской частью было закреплено уже привычное, хотя и не вполне точное, название «Поезд связи № 1». На протяжении всего периода формирования воинская часть находилась в непосредственном подчинении Центрального военного управления (ЦВУ) НКС и в состав какого-либо соединения не входила.

На основании предписания ЦВУ НКС от 23 августа 1941 г. № 989 формирование воинской части персонально было возложено на начальника строительства поезда связи военинженера 2 ранга В. И. Менделюкова (рис. 11).

Рис. 11. Начальник поезда связи № 1
военинженер 2 ранга В.И. Менделюков

Основными источниками формирования воинской части командным и начальствующим составом являлись Московские эксплуатационные и проектно-монтажные организации связи: проект «Связьстрой» дворца Советов¹¹, на базе которого в свое время была организована Дирекция строительства Объекта 04; Московский центральный телеграф; трест «Радиострой» Главстроя связи НКС.

Для формирования основного состава подразделений поезда связи № 1, по указанию ЦВУ НКС были использованы кадры управлений связи: Пензенской, Куйбышевской, Казанской и Саратовской областей. Данный состав был отмобилизован через ЦВУ НКС в период с 24 августа по 18 сентября 1941 г. В это же время осуществлялось формирование и вспомогательных подразделений поезда: взвода охраны; части материально-технического обеспечения, финансовой, санитарной и др. частей. Основными источниками формирования вспомогательных подразделений являлись Пензенский областной военный комиссариат и районные военные комиссариаты Пензенской области. В Пензе поезд дислоцировался в районе песчаного карьера (называемой пензенцами «Манчжурия») на вспомогательных путях, примыкающих к станции Пенза-III.

Необходимо отметить, что одновременно с формированием воинской части, продолжали выполняться пуско-наладочные работы и мероприятия, направленные на обеспечение технической готовности объекта. Так,

¹¹ Проект строительства высотного административного здания в Москве для проведения сессий Верховного Совета Союза ССР и массовых демонстраций. По плану архитектора Б. М. Иофана, высота Дворца Советов вместе с венчающей его стометровой статуей Владимира Ленина составляла 415 м. Дворец должен был стать центром новой советской Москвы и самым высоким зданием в мире, символизирующим победу социализма.

на базе произведенной на станции Гжель механической регулировки аппаратуры, осуществлялось устранение отдельных дефектов монтажа изделий, настройка комплексов оборудования (станций) и приемка их в эксплуатацию. Завершение настроечных и регулировочных работ по существу производилось уже формирующимся штатом поезда связи № 1, так как от строительно-монтажных организаций присутствовали лишь одиночные представители – преимущественно прорабы и старшие инженеры отдельных участков, оставленные для сдачи оборудования и инструктажа обслуживающего персонала.

Сочетание процессов формирования воинской части с основными настроечными работами было с организационной стороны наиболее напряженными периодом. Вместе с тем усложнение управлеченческих процессов в ходе ввода объекта в эксплуатацию существенно не повлияло на решение главной задачи – своевременного формирования воинской части. Это позволило одновременно с проведением опытной проверки оборудования и сдачей его в эксплуатацию, привить личному составу элементарные воинские навыки и закрепить оборудование поезда за ответственными должностными лицами. Кроме того, в это время персоналом поезда в первом приближении была изучена техника и осуществлено начальное освоение сложного и многообразного оборудования.

Формирование воинской части осуществлялось под руководством начальника поезда связи № 1 военинженера 2 ранга В. И. Менделюкова и военкома поезда связи № 1 старшего политрука Н. Т. Цыганкова (рис. 12).

Укомплектованность воинской части личным составом составляла около 85 % (табл. 2).



Рис. 12. Военком поезда связи № 1 старший политрук Н. Т. Цыганков

Приведенные в таблице 2 данные, показывают о достаточно высоком уровне укомплектованности воинской части личным составом. Также были укомплектованы и основные подразделения, за исключением начальствующего и руководящего технического персонала телеграфа, общий некомплект составлял 36 чел., в том числе: начальствующий состав (старший и средний) – 6 чел.; младший начальствующий состав – 1 чел.; рядовой состав – 29 чел.

Сформированный поезд связи № 1 являлся отдельной воинской частью, состоящей в резерве Главного Командования, и вводимой по его приказу в состав войск определенного фронта или армии с временным подчинением на этот период непосредственно начальнику связи фронта. Причем, в период нахождения в резерве, он подчинялся непосредственно начальнику 1-го управления ГУСКА.

Выполнение первой боевой задачи

Шестого октября 1941 г. в 3 часа 30 мин. начальник поезда связи № 1 военинженер 2 ранга В. И. Менделюков по прямому телефону

Укомплектованность поезда связи № 1 личным составом

Таблица 2.

Категория личного состава	Командный начальствующий состав	Младший начальствующий состав	Рядовой состав	Всего
Положено по штату, чел.	53	14	171	238
Имеется по списку, чел.	52	13	137	202
Некомплект, чел.	1	1	34	36

от заместителя НКО И. Т. Пересыпкина получил распоряжение на выполнение **первой задачи** – произвести свертывание и убыть в 14.00 на станцию Куйбышев. Несмотря на впервые произведенное свертывание поезда, к 14.00 были закончены все работы, связанные с убытием воинской части, включая снятие 8-ми антенн и погрузку автомашин на платформы¹².

На новое место назначения поезд прибыл утром 8 октября 1941 г. Обследование тупиковых веток и подъездных заводских путей г. Куйбышева и непосредственно прилегающих к нему районов, с целью размещения поезда, не дало положительных результатов. В течение восьми дней пребывания в Куйбышеве поезд находился на станционных путях [10].

15 октября начальником отдела передвижения войск Куйбышевской железной дороги было получено распоряжение, переданное в 13.30 начальнику воинской части о немедленной отправке поезда на ст. Арзамас. В 20.30 поезд в полном составе убыл со ст. Куйбышев и к 6 часам утра 18 октября прибыл на станцию Арзамас-II.

Переброска поезда со станции Куйбышев на станцию Арзамас-І рассматривалась командованием воинской части, как первый поход. Заместитель НКО И. Т. Пересыпкин лично интересовался переброской поезда на протяжении всего пути следования и был детально осведомлен о места нахождения поезда и возможностей его дальнейшего продвижения (рис. 8). Все это говорило о том, что в Арзамасе предстояло развертывание подвижного узла связи и организация его боевого применения по оперативным заданиям.



Рис. 13. Заместитель Народного комиссара обороны СССР И. Т. Пересыпкин

¹² ЦАМО РФ. Ф. 71. Оп. 12177. Д. 17. Л. 263.

В результате проведенной рекогносцировки в новом пункте дислокации было установлено, что на станциях Арзамас-II и Арзамас-І не имелось станционных и пакгаузных путей, пригодных для размещения поезда и развертывания его работы. Для обеспечения функционирования подвижного узла связи И. Т. Пересыпкин принял решение о строительстве специальной железнодорожной ветки, идущей непосредственно в лес. Данная ветка сооружалась у разъезда Соловейка, расположенного между станциями Арзамас-І и Арзамас-II. Такое решение было весьма удачным, так как давало возможность хорошей маскировки поезда от наблюдения с земли и воздуха, а также позволяло осуществить быстрый выход состава на любое из 4-х основных направлений: Москва, Горький, Казань, Рузаевка, минуя маневрирование на загруженных станционных путях [11, с. 171].

Временно, до окончания постройки ветки, распоряжением заместителя НКО, переданного через военного коменданта станции Арзамас-II, поезд был размещен на станции Арзамас-І. Здесь перед командованием поезда была поставлена **первая боевая задача** – немедленно начать развертывание и к 06.00 19 октября войти в связь с корреспондентами по четырем основным направлениям: Москва, Куйбышев, Казань, Горький, а также с г. Арзамас. Эти связи предназначались для оперативного обслуживания Генерального штаба до ввода в действие стационарного узла связи Генерального штаба, а в последующем – должны были служить резервом при выходе из строя, по тем или иным причинам, стационарного узла связи.

Исключительная ответственность за своевременное и качественное выполнение **поставленной задачи по обеспечению связи Генеральному штабу**, сжатость сроков развертывания – 10 часов, мобилизовали коллектив воинской части. Основная работа по развертыванию подвижного узла связи, связанная с подключением к воздушным магистралям с большой плотностью линий связи, производилась в условиях полного затмения. Уже к 04.00 19 октября все требуемые связи были установлены. Успешному решению этой задачи в условиях некомплекта личного состава телеграфа, способствовало детальное знание оборудования и технологии работы телеграфа начальником поезда связи

№ 1, руководившего по существу всеми работами по его развертыванию¹³.

Следует также отметить большую помощь, оказанную главным инженером Горьковского областного управления связи тов. Соколовым и начальником ЛТУ Арзамасского района тов. Малышевым, в решении всего комплекса работ, связанных с развертыванием и вхождением в связь.

В 20.00 19 октября подвижный узел связи посетил заместитель НКО И. Т. Пересыпкин. Им были осмотрены работавшие подразделения телеграфа и телефонного узла и дано указание начальнику поезда связи № 1 о дополнительном задействовании связей с Ростовом, Вологдой и Архангельском.

К утру 20 октября были установлены связи: Ростов через Куйбышев, Вологда через Горький и Архангельск через Казань. Кроме того, через Куйбышев была установлена связь с Воронежем.

Оперативная работа продолжалась вплоть до переезда поезда на специальную ветку, понижаясь в своей интенсивности по мере передачи связей и принятия нагрузки стационарным узлом связи Генерального штаба.

23 октября к 12.00 последние связи были переданы стационарному узлу и поезда связи № 1 отбыл на разъезд Соловейка на подготовленную для него ветку.

Этим закончилось выполнение подвижным узлом связи – поездом связи № 1, **первой боевой задачи** по обеспечению связи Генеральному штабу Красной армии.

В дальнейшем необычный подвижный узел связи выполнял важные задачи по обеспечению связи в интересах государственного и военного руководства страны. На завершающем этапе Второй мировой войны в период с 9 августа по 3 сентября 1945 г. поезд уже находился в составе действующей армии.

Выводы

Проведенный анализ сооружения подвижного узла связи на базе железнодорожного

¹³ ЦАМО РФ. Ф. 71. Оп. 12177. д. 17. л. 265.

подвижного состава в годы войны, как резерва связи, показал необходимость принятия действенных мер по обеспечению мобильности системы связи и непрерывности управления войсками. Принятие решения о создании данного объекта связи принималось председателем Государственного комитета обороны СССР И. В. Сталиным и было выполнено в ограниченные сроки 25 суток, с привлечением ресурсов профильных наркоматов СССР.

Особенно важным является тот факт, что строительство поезда связи № 1 осуществлялось без проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, конкурсных процедур, предварительного утверждения проекта и сметной документации. Все строительно-монтажные работы производились на основе имеющихся на то время отечественных технологических, технических и инженерных заделов непосредственно по ходу выполнения государственного задания. Окончание выполнения работ и их приемка осуществлялось в ходе формирования воинской части и проведения боевого слаживания.

Таким образом, строительство в кратчайшие сроки объекта связи и формирование воинской части – поезда связи № 1 – позволило Генеральному штабу Красной армии решать важные задачи по устойчивому, непрерывному, оперативному и скрытному управлению войсками в глубине территории страны.

Опыт сооружения Объекта 04, особенности его приемки и ввода в эксплуатацию, а также осуществление формирования необычной воинской части связи и проведение боевого слаживания подвижного узла связи, способного немедленно выполнять боевые задачи в сложных условиях Великой Отечественной войны требует всестороннего изучения и учета при строительстве и развитии системы и войск связи Вооруженных Сил Российской Федерации, в том числе в ходе проведения специальной военной операции.

Литература

1. Пересыпкин И. Т. Связь в начальный период войны / Антология отечественной военной мысли. – М.: АП «Наука и образование», 2024. – 208 с.
2. Во имя Победы (80 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.) – М.: Граница, 2025. – 480 с.

3. Шептура В. Н. К вопросу о снабжении Красной армии средствами и имуществом связи накануне и в ходе Великой Отечественной войны (1941–1945 годы) // Социально-гуманитарная безопасность России. I Международная научно-практическая конференция, посвящённая 80-летию Великой Победы и Году защитника Отечества: материалы конференции / авторы-составители: Душин А. В., Каримов О. В., Мананникова М. В. – М.: РГУ нефти и газа (НИУ) им. И. М. Губкина, 2025. – С. 92–101.
4. 105 лет войскам связи Вооруженных Сил Российской Федерации: военно-исторический труд / Военно-исторический труд. – М.: АО «Красная Звезда», 2024. – 728 с.
5. Связь Красной армии в 1938–1942 гг.: уроки истории (научно-справочный труд). – М.: АО «Красная Звезда», 2022. – 724 с.
6. Жарский А. П., Свердел В. Ф., Шептура В. Н. Могло ли начало войны сложиться по-другому? По материалам служебных записок и воспоминаний начальников связи приграничных особых военных округов // Военно-исторический журнал. 2021. № 6. – С. 4–6.
7. Куцк К. И. Техника связи Великой Отечественной войны. – М.: Горячая линия – Телеком, 2020. – 138 с.
8. Народный комиссариат обороны СССР. 1941–1945 / Н. М. Васильев, В. Ф. Ворсин, В. В. Гаврищук, В. О. Дайнес и др. – М.: ИстЛит, 2025. – 616 с.
9. Тихонов С. Г. Оборонные предприятия СССР и России. В 2 т., т. 2. – М.: Том, 2010. – 608 с.
10. Шептура В. Н. О состоянии работы Куйбышевского отделения узла связи Наркомата обороны СССР в годы Великой Отечественной войны (по материалам проверки комиссией Главного управления связи Красной армии в период с 13 по 16 июня 1942 г.) // Память о прошлом – 2025. Военная история России – осмысление и сохранение исторической памяти: сборник научных трудов XIII Международного историко-архивного форума (Самара, 15–17 апреля 2025 г.): в 2 ч. Ч. 1. – Самара: РГА в г. Самаре, 2025. – С. 331–335.
11. Народный комиссариат связи СССР. 1941–1945. – М.: ИстЛит, 2023. – 688 с.

MOBILE COMMUNICATIONS CENTER OF THE PEOPLE'S COMMISSARIAT OF COMMUNICATIONS OF THE USSR: EXPERIENCE IN THE CONSTRUCTION OF OBJECT 04, FORMATION AND APPLICATION OF THE COMMUNICATIONS TRAIN No. 1

Sheptura V. N.¹⁴

Keywords: military communication system, communication facility, communications train, People's Commissariat of Communications of the USSR, Main Communications Directorate of the Red Army.

Abstract

The purpose of the article is to summarize the historical experience of the construction and combat use of Object 04 (communication train No 1) and to formulate conclusions and proposals for its use in modern conditions.

The method of research is historical and genetic, which involves the consistent study of historical facts, their generalization and the development of practical proposals and recommendations that are relevant to the modern process of development of the system and signal troops.

Results: the article examines the experience of constructing a mobile communication center of the People's Commissariat of Communications of the USSR (object 04), the formation and use of communication No 1 during the Great Patriotic War. Particular attention is paid to the generalization of materials from archival sources on the organizational and technical features of the creation of a mobile communication center on the basis of railway rolling stock. The experience of creating, forming and using a mobile communication

¹⁴ Vladimir N. Sheptura, Ph.D. of Military Sciences, Associate Professor, Corresponding Member of the Russian Academy of Missile and Artillery Sciences, Senior Researcher of the Scientific Research Institute (Military History) of the Military Academy of the General Staff of the Armed Forces of the Russian Federation, Moscow, Russia. E mail: sheptura_vn@mail.ru

center of the strategic command and control level is summarized and practical recommendations for improving the combat use of signal troops are developed.

The scientific novelty and practical usefulness lie in the fact that for the first time archival materials on the construction of Object 04 (communication train No 1) are introduced into scientific circulation and a description of the fulfillment of its first combat mission to provide communications to the General Staff of the Red Army is carried out.

References

1. Peresypkin I. T. Svyaz' v nachal'nyj period vojny' / Antologiya otechestvennoj voennoj my'sli. – M.: AP «Nauka i obrazovanie», 2024. – 208 s.
2. Vo'imya Pobedy' (80 let Pobedy' v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945 gg.) – M.: Granicza, 2025. – 480 s.
3. Sheptura V. N. K voprosu o snabzenii Krasnoj armii sredstvami i imushhestvom svyazi nakanune i v xode Velikoj Otechestvennoj vojny' (1941–1945 gody') // Social'no-gumanitarnaya bezopasnost' Rossii. I Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferenciya, posvyashchennaya 80-letiyu Velikoj Pobedy' i Godu zashhitnika Otechestva: materialy' konferencii / avtory'-sostaviteli: Dushin A. V., Karimov O. V., Manannikova M. V. – M.: RGU nefti i gaza (NIU) im. I.M. Gubkina, 2025. – S. 92–101.
4. 105 let vojskam svyazi Vooruzhennyx Sil Rossiijskoj Federacii: voenno-istoricheskij trud / Voenno-istoricheskij trud. – M.: AO «Krasnaya Zvezda», 2024. – 728 s.
5. Svyaz' Krasnoj armii v 1938–1942 gg.: uroki istorii (nauchno-spravochnyj trud). – M.: AO «Krasnaya Zvezda», 2022. – 724 s.
6. Zharskij A. P., Sverdel V. F., Sheptura V. N. Moglo li nachalo vojny' slozhit'sya po-drugomu? Po materialam sluzhebnyx zapisok i vospominanij nachal'nikov svyazi prigranichnyx osoby'x voennyyx okrugov // Voenno-istoricheskij zhurnal. 2021. № 6. – S. 4–6.
7. Kukk K. I. Texnika svyazi Velikoj Otechestvennoj vojny'. – M.: Goryachaya liniya – Telekom, 2020. – 138 s.
8. Narodnyj komissariat oborony' SSSR. 1941–1945 / N. M. Vasil'ev, V. F. Vorsin, V. V. Gavrihhuk, V. O. Dajnes i dr. – M.: IstLit, 2025. – 616 s.
9. Tixonov S. G. Oborony'e predpriyatiya SSSR i Rossii. V 2 t., t. 2. M.: Tom, 2010. – 608 s.
10. Sheptura V. N. O sostoyanii raboty' Kujby'shevskogo otdeleniya uzla svyazi Narkomata oborony' SSSR v gody' Velikoj Otechestvennoj vojny' (po materialam proverki komissiej Glavnogo upravleniya svyazi Krasnoj armii v period s 13 po 16 iyunya 1942 g.) // Pamyat' o proshlom – 2025. Voennaya istoriya Rossii – osmy'slenie i soxranenie istoricheskoy pamyati: sbornik nauchnyx trudov XIII Mezhdunarodnogo istoriko-arkivnogo foruma (Samara, 15–17 aprelya 2025 g.): v 2 ch. Ch. 1. – Samara: RGA v g. Samare, 2025. – S. 331–335.
11. Narodnyj komissariat svyazi SSSR. 1941–1945. – M.: IstLit, 2023. – 688 s.

