

[26.11.31]

НАЧАЛЬНИКУ СЕКТОРА ОБОРОНЫ

ДОКЛАД

(о пропускной способности жел[езных] дорог, ведущих к Зап[адной] границе)

В своем докладе “о характере будущей войны и задачах обороны”, который был представлен Вам мною 4 апреля 1930 года, я уже обращал Ваше внимание, при анализе значения отдельных фронтов вероятного театра войны, на особое значение для действий РККА “Польско-Румынского” фронта Западного театра и всего “Кавказско-Черноморского” театра.

События последних месяцев подтверждают правильность моих утверждений и заставляют меня вновь обратиться Ваше внимание и настаивать на необходимости соответствующих мероприятий с нашей стороны.

Мысль сводится к следующему:

“Пацификация” Западной Украины, постройка ряда новых железных дорог в Галиции, Буковине, Банате и Бессарабии, вместе с усиленным строительством морских баз Румынией в свете возобновленного Румыно-Польского военного союза и дальнейшего сближения Чехо-Словакии с Польшей и Румынией, дают основание утверждать вполне категорично, что в случае войны с нами враждебная нам Коалиция главные свои силы будет развертывать на правобережной Украине и что отсюда для нас главным театром военных действий будут подступы к единственной, пока, угольно-металлургической базе — Донбассо-Криворожской — и основной нефтяной базе — Кавказской нефти.

Между тем, изучая состояние и планы развития нашего железнодорожного хозяйства, мы имеем положение, совершенно не соответствующее тем задачам, которые вытекают для нас из такой оценки роли различных фронтов нашего западного театра войны.

Если оценить наши транспортные ресурсы с точки зрения возможности быстрого сосредоточения сил Красной Армии на том или ином фронте, то оказывается, что к нашей западной границе на участке ее от г. Полоцк до г. Гомель, или, другими словами, между Зап[адной] Двиной и р. Припятью (т. е. на фронте шириной ок. 350 кл[м].), возможности наших перевозок выражаются так:

К концу года	Выходит магистралей	С общей пропускн[ой] способн[остью] в сутки	
1930	4+2=6 ^{*)}	280 пар поез[дов]	*) 4 основных и 2 из соседних районов (рокадн[ые]) **) вступает новая линия Волоколамск–Невель ***) вступает новая линия Сухиничи–Могилев–Осиповичи
1931	6 — " —	359 — " —	
1932	5+2=7 ^{**))}	408 — " —	
1933	6+2=8 ^{***))}	455 — " —	

В то же время к участку границы от Гомеля (р. Припять) до реки Днестр и вдоль Днестра до Черного моря (т. е. на **фронте** шириной ок. 700 к[лм].), имеющему

важнейшее для нас значение, возможность перевозок недопустимо слабее и характеризуется следующими данными:

К концу года	Выходит магистралей	С общей пропускн[ой] способн[остью] в сутки	
1930	$6+1=7^{*)}$	229 [пар поездов]	^{*)} 1 рокадная ^{**) вступит новая линия Донбасс–Криворожье}
1931	$6+1=7$	229	
1932	$7+1=8^{**)}$	291	
1933	$7+1=8$	302	

Таким образом, на фронт важнейший и вдвое больший мы имеем возможность подвозить значительно меньше сил, чем на сравнительно второстепенный участок. Это несоответствие между значением района и возможностями сосредоточения особенно наглядно вырисовывается из сопоставления пропускной способности на 1 кил. фронта.

На 1 километр протяжения фронта (границы) приходится поездов

	Первый участок	Второй участок	
1930	0,8	0,32	
1931	1,0	0,32	
1932	1,13	0,41	
1933	1,30	0,43	

Необходимо реконструктивными мероприятиями и новым строительством радикально изменить эти соотношения.

ЧЛЕН-СОТРУДНИК

Н. СНИТКО

РГАЭ. Ф. 4372, оп. 91, д. 1271, л. 48–47. Машинопись с правкой от руки. Подпись — автограф. Гриф “Сов. секретно” закрашен чернилами. Дата не проставлена (датируется по дате машинописи). Отпечатано 2 экземпляра. На первой странице сделана помета “Оба экземпляра налицо, подписан один экземпляр, в папку разных материалов”.