

ская дума / А.И. Кошелев. – Лейпциг, 1862.

14. *Лефрен, Ж.* (Э. Реклю) Политика / Ж. Лефлен // Русское слово. – 1863. – № 5.

15. *Нольде, Б.Э.* Юрий Самарин и его время / Б.Э. Нольде. – М., 2003.

16. Отдел рукописей Российской национальной библиотеки (ОР РНБ). – Ф. 89. – Д. 160.

17. ОР РНБ. – Ф. 208. – Оп. 1. – Д. 102.

18. *Пантелеев Л.Ф.* Воспоминания / Л.Ф. Пантелеев. – М., 1958.

19. Политическое обозрение // Голос. – 1863. – 1 августа.

20. Политическое обозрение // Сын отечества. – 1863. – 12 мая.

21. <Редакционная статья> // Русский листок. – 1863. – 23 июня.

22. *Серно-Соловьевич, Н.А.* Размышления по поводу

статьи Г. Шилля о государственном или земском заемном банке / Н.А. Серно-Соловьевич // Серно-Соловьевич Н.А. Публицистика, письма. – М., 1963.

23. Современная летопись. – 1861. – № 14. – Апрель.

24. Согласие трех держав // Голос. – 1863. – 17 сентября.

25. <*Тургенев, Н.И.*> О нравственном отношении России к Европе / Н.И. Тургенев. – Лейпциг, 1869.

26. Успехи Австрии // Современная летопись. – 1863. – № 34.

27. *Христофоров, А.Х.* «Общее дело». История и характеристика издания. (Письмо к редактору «Освобождения») / А.Х. Христофоров // Освобождение. – 1902. – Кн. 1.

28. *Шелгунов, Н.В.* Воспоминания / Н.В. Шелгунов, Л.П. Шелгунова, М.Л. Михайлов // Шелгунов Н.В., Шелгунова Л.П., Михайлов М.Л. Воспоминания. – М., 1967. – Т. 1.

УДК 94(47).084

В.М. Курмышов

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕЙСТВИЙ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКОЙ ВОЙНЕ 1939 – 1940 гг.

В статье рассматривается деятельность Главного военного порта (г. Кронштадт) Балтийского флота в ходе Советско-финляндской войны 1939 – 1940 гг. по организации работы вспомогательного флота (плавающих средств) и автотранспорта, снабжению продовольствием, топливом, вещевым и шкиперским имуществом.

Советско-финляндская война 1939 – 1940 гг., г. Кронштадт, Главный военный порт Балтийского флота, вспомогательный флот, шкиперское имущество.

This paper considers the work of the Chief Military Port (Kronstadt) of Baltic Fleet during the Soviet-Finnish war of 1939th - 1940th on organization of the auxiliary fleet (craft) and vehicles, supply of food, fuel, clothing, and naval stores.

Soviet-Finnish War of 1939th -1940th, Kronstadt, Chief military port of the Baltic Fleet, auxiliary fleet, naval stores.

В ходе Советско-финляндской войны 1939 – 1940 гг. на Главный военный порт Краснознаменного Балтийского флота возлагались задачи по организации работы вспомогательного флота (плавающих средств) и автотранспорта, снабжению войск продовольствием, топливом, вещевым и шкиперским имуществом. Другие органы тыла Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) решали задачи артиллерийского, минно-торпедного, химического снабжения и вооружение, а также технические (судоремонт). Во время войны военным портам и другим органам тыла пришлось работать по штатам мирного времени, т.е. без объявления мобилизации. Мобилизационные и неприкосновенные запасы всех видов снабжения, кроме боеприпасов, не подлежали использованию, все должны были исходить из норм мирного времени и наличия текущих запасов. Работа военных портов и других органов тыла осуществлялась по двум направлениям – обеспечение боевых действий на море и на суше [5, л. 32].

В период обеспечения боевых действий вспомогательный флот КБФ ни по числу судов, ни по своему состоянию не отвечал предъявляемым к нему требованиям. Из 24 буксиров в ремонте находилось

9, из 6 плавающих кранов – 2, из 58 барж – 12. В некоторых базах совершенно не имелось собственных плавающих средств, что приводило к зависимости флота от гражданских организаций.

С особой остротой чувствовался недостаток специальных судов – плавающих кранов, плашкоутов, водолазных ботов, водоналивных барж и т.п. К тому же в начале войны вспомогательные суда были укомплектованы личным составом не более чем на две смены, а на многих единицах не хватало и на две. Кроме того, в неудовлетворительном состоянии находились и суда морского флота, мобилизованные в октябре – ноябре 1939 г. для нужд флота. Вопросами подбора подходящих для этой цели буксиров и пароходов ведало управление военно-транспортной службы, но ему приходилось довольствоваться зачислением в списки того, что имелось в наличии, т.е. старых, изношенных судов. Они по своим мореходным качествам и размерам не были пригодны для плавания в открытом море при ветре. В общей сложности в октябре – ноябре 1939 г. было мобилизовано 56 буксиров и прочих судов морского флота, которые пришлось дооборудовать и вооружать за счет средств военных портов КБФ [5, л. 34].

Помимо выполнения своих обычных задач вспомогательный флот принимал также участие в боевых операциях по взятию финских островов и обеспечению находившихся на них подразделений. Вспомогательному флоту пришлось выполнять задачи по охране рейдов, постановке и обслуживанию бонов, противолодочных сетей, выводу больших кораблей из гаваней и т.д. В общей сложности в течение зимней навигации (ноябрь – март 1939/40 гг.) на судах вспомогательного флота было перевезено почти 88,5 тыс. различных грузов (на 9 тыс. т больше, чем за тот же период в 1938/39 гг.) [5, л. 35 – 36].

К началу 1940 г. на Балтийском флоте имелось 10 наименований автотранспорта с общим количеством 3640 единиц, в течение последующих трех месяцев войны на флот поступило еще 479 машин. В ходе военных действий этот автотранспорт занимался обеспечением Кронштадта, Ладужской флотилии, частей на Карельском перешейке, Усть-Луги и занятых островов в Финском заливе. Например, в конце декабря 1939 г. топливо из Ленинграда по железной дороге отправлялось на станцию Грузино, отсюда оно на расстояние 50 км доставлялось на базу Сауналими автоколоннами. Всего было переброшено в эту базу почти 2,5 тыс. т различного груза: горючего, боезапаса, вооружения и продовольствия. Однако, как свидетельствуют архивные материалы, эксплуатация, ремонт и хранение автотранспорта были организованы плохо. Инспекторская служба почти отсутствовала, на флоте был один штатный инспектор. Квалификация водительского состава была слабой. Все это приводило к частым авариям [2, л. 61 – 63].

К началу военных действий общее количество продовольствия на складах КБФ соответствовало нормам и штатам мирного времени. В дальнейшем, в ходе военных действий и по мере того, как разворачивались новые базы и занимались острова, возникали серьезные затруднения в обеспечении кораблей и частей КБФ продовольствием и распределением запасов в соответствии с новой дислокацией. В связи с этим, временами приходилось прибегать к частичному использованию неприкосновенных запасов. За время войны продовольственное снабжение во многих воинских частях и кораблях КБФ ухудшилось. С другой стороны, на островах Лавансаари, Сейскари, Суур, Тютенрсаари и Гогланд продукты расходовались вообще без всякого учета. Отсутствие своевременных и точных данных по линии штаба о численности и дислокации частей КБФ усложняло, а иногда и просто затрудняло расчеты продовольствия, подлежащего к отправке. В результате в ходе выполнения ряда операций это приводило к неожиданным и резким изменениям норм снабжения и, в конечном счете, лишало хозяйственные органы возможности учесть степень обеспеченности продовольствием отдельных районов и баз [2, л. 64 – 65].

В процессе войны командование КБФ столкнулось и с еще одной важной проблемой – обеспечения занятых островов. Первоначально осуществлялась переброска продовольствия на плавучих средствах из базы Усть-Луга, а в конце января 1940 г., в связи с осложнением ледовой обстановки, была организова-

на гужевая транспортировка продовольствия. Для этого по нарядам местного райисполкома привлекались подводы из близлежащих колхозов. Эта транспортировка грузов по льду при наличии трещин и торосов на большом протяжении, в сильные морозы и метели представляла собой довольно сложное дело. На 587 подводах из местных колхозов за один месяц на острова было переброшено 263 т продовольственных грузов. В той обстановке это являлось наиболее целесообразным средством доставки, ведь без дорог в условиях суровой зимы оперативно могли перевозить только гужевым транспортом. Кроме того, на остров Суурсаари, как на самый отдаленный пункт, продовольствие доставлялось на самолетах, с помощью которых из пункта Хабалово было переброшено до 35 т грузов [1, л. 72 – 73].

По вещевому снабжению на 1 декабря 1939 г. достаточно полно были обмундированы весенний призыв 1939 г. и экипажи кораблей, перебазировавшиеся в новые базы. Призванные из запаса, они обмундировывались только по сокращенной норме, и только затем с добавлением по норме, установленной для кадрового состава. В дальнейшем, до 1 января 1940 г., предполагалось обеспечить шинелями и бушлатами осенний призыв 1939 г., а также личный состав во вновь формировавшихся западных портах: Таллинн, Палдиски, Либава.

С задержкой протекало обеспечение кадрового состава, оставленного в связи с удлинением срока службы. При этом не было указано норм снабжения, к тому же на складах не хватало обмундирования. В частности, остался нерешенным вопрос о выдаче предметов вещевого довольствия военнослужащим двухгодичного срока службы, задержанным в частях до особого распоряжения [4, л. 75 – 77].

Неудовлетворительно обстояло дело с теплым обмундированием. Военные действия начались в то время, когда личный состав флота не был полностью снабжен теплыми вещами. Между тем, с наступлением холодов потребовались срочные меры по снабжению флота полушубками, валенками и ватным обмундированием, которого на складах портов не было, а довольствующие органы центра удовлетворяли требования флота неполностью. Всего за время войны на КБФ поступило чуть больше 1,5 тыс. тулупов, 12,1 тыс. полушубков, 26,2 тыс. валенок, 25,5 тыс. ватных курток, 32,5 тыс. ватных шаровар. В исследуемый период Балтийский флот насчитывал около 90 тыс. военнослужащих кадрового состава, а если учесть вольнонаемных и призванных из запаса, то данного количества теплых вещей было явно недостаточно, особенно по тулупам и полушубкам.

Командный состав подводных лодок специально обмундирования для зимних походов, особенно для верхней вахты, также не имел. Так, командир лодки С-5 КБФ доносил: «Следует отметить, что обмундирование для верхней вахты ни в коей мере не соответствует условиям зимнего плавания, промокает насквозь (вода попадает в валенки) и высушить его на лодке трудно. Желательно для верхней вахты иметь комбинезоны (по типу авиационных и непромокаемых), с которых вода могла бы стекать и не

просачиваться через одежду. Для верхней вахты необходимо так же иметь теплое шерстяное белье». Командир другой подводной лодки КБФ С-3 писал о необходимости немедленно решить вопрос о походном (штормовом) обмундировании, которое не соответствовало своему назначению. В частности, он предлагал валенки, выдаваемые для верхней вахты, срочно заменить болотными сапогами [5, л. 91 – 95].

План снабжения топливом по нормам военного времени тоже не был введен в действие. Поэтому неприкосновенные и мобилизационные запасы не расходовались, за исключением дров государственного фонда, которые были разбронированы в феврале 1940 г. и распределены по базам в количестве 6 тыс. м3. В результате снабжение судов флота и частей КБФ в течение войны происходило в распорядительном порядке. Топливо отгружалось по требованию кораблей и частей из текущих запасов. С начала военных действий ГВП являлся основным питающим пунктом кораблей флота, а Ленинградский порт производил снабжение кораблей, находившихся в его расположении (учебные корабли, подводные лодки, тральщики, ледоколы и отмобилизированные корабли в момент их вооружения) и осуществлял реализацию фондов на все виды нефтепродуктов, отпускавшихся КБФ Ленинградскими органами нефтяной промышленности.

Угольный склад Ленинградского порта был основным источником снабжения углем вновь формируемых баз. На этот склад порт получил почти 32 тыс. т. угля разных марок, за этот же период он отгрузил для КБФ и Ладозской военной флотилии около 18 тыс. т. угля. Вся работа из-за отсутствия рабочей силы производилась краснофлотцами, поэтому уголь грузился слишком медленно. База Усть-Луга в основном обеспечивала легкие силы и суда Отряда особого назначения.

В первый месяц войны Ораниенбаумский порт снабжал топливом корабли и машины автоколонн южного берега. Из Ораниенбаума производилась отгрузка топлива, горючего и смазочных масел на транспорты, гидрографические суда, буксиры, баржи и цистерны железной дороги. Шлиссельбургская база обеспечивала топливом сторожевые корабли, тральщики, катера и части на Ладозском озере [3, л. 101 – 103].

Боевые действия шкиперский отдел ГВП застали неподготовленным. Финансовая деятельность оказалась запущенной, производственные предприятия (парусная и лудильная мастерские) находились в неудовлетворительном состоянии. В результате этого на складе флота ощущался недостаток в таких видах имущества, как: кружки, миски, кастрюли, баки для воды, котлы наплитные, термоса большие и малые, мясорубки, весы, сигнальное имущество, камковые бушлаты, спасательные пояса и др. Кроме того, с началом боевых действий возросла потребность в дополнительном обеспечении шкиперским имуществом: троса, олифа, краска, ветошь, баки, бачки, лагуны, парусные изделия, пластыря, флаги, бросательные концы и т.д. Положение осложнялась еще и тем, что расход шкиперского имущества возрастал в свя-

зи с прибытием кораблей из гражданского флота. К тому же на развертывание западных портов были израсходованы все запасы текущего снабжения и часть неприкосновенного.

Войсковые части, корабли и плавучие средства из-за сложной ледовой обстановки требовали, чтобы все шкиперское имущество доставлялось им в места их зимней дислокации, особенно это относилось к островному укрепленному району, западным портам и базам. Первоначально западным портам и базам имущество отправлялось только железнодорожным транспортом. В ледовых условиях в первых числах января 1940 г. были отправлены последние грузы на острова, дальнейшая подача происходила самолетами (до 1,5 т грузов) и гужевым транспортом. Кроме того, шкиперскому отделу пришлось изготавливать и обеспечивать формируемые отряды краснофлотцев (лыжников) имуществом, не входящим в номенклатуру отдела, и, следовательно, выполнять требуемые заказы вне плана [3, л. 105 – 106].

Все обеспечение шло распорядительным путем устно, а затем уже задним числом оформляли документ о том, что такую-то часть необходимо обеспечить всеми видами довольствия. Кроме того, шкиперский отдел не знал, к какой базе какие части и корабли приписаны и их штатную численность. Все это затрудняло составление заявок, отгрузку имущества и в целом работу по обеспечению флота.

Кроме уже отмеченных, для военных портов были характерны и другие общие недостатки. Так, из-за отсутствия необходимого количества складов в других местах, Кронштадт во время войны представлял «пороховую бочку», и только удивительная пассивность финских ВВС позволила складам спокойно, без помех, заниматься своей деятельностью. К тому же обеспечение маневренного базирования флота, а так же рост количества боевых кораблей (включение в состав КБФ транспортов от гражданского ведомства) потребовал создания во всех базах запасов и дополнительных материальных ресурсов, однако выполнить эту задачу оказалось сложно. В ходе военных действий много грузов шло на Кронштадт, но их использование зачастую предусматривалось вне его, поэтому встречные перевозки стали неизбежны. В ходе войны зачастую требование кораблей и частей на отпуск боевого и другого имущества было завышено, не соответствовало никаким нормам расхода, что приводило в итоге к разрыву между потребностью и фактическим наличием боевого и прочего имущества. По материальному обеспечению Балтийского флота не было ни одного приказа, все делалось устно, наспех, по запискам, непродуманно; к тому же плохая отчетность командиров об использовании средств, продовольствия и другого имущества приводила к тому, что после окончания войны трудно было определить, кто должен оплачивать счета, возвращать имущество и т.д. [5, л. 147].

Все это свидетельствовало о серьезных недостатках в деятельности по обеспечению КБФ в ходе Советско-финляндской войны 1939 – 1940 гг. Обсуждению этого вопроса были посвящены совещания высшего комсостава флота, состоявшиеся после

окончания боевых действий. Командование ВМФ сумело извлечь уроки из просчетов и ошибок, допущенных в ходе данной военной кампании. Оно дало не только объективную оценку состояния КБФ и его уровня боевой готовности, но и определило основные направления строительства ВМФ, развития военно-морского искусства, оснащения флота техникой и вооружением. Однако в обсуждении и подведении итогов советско-финляндской войны на море не принимало участия политическое руководство страны. Последнее, очевидно, свидетельствовало о недооценке руководством государства роли и значения флота в ходе Советско-финляндской войны 1939 – 1940 гг. [6, л. 74 – 83].

Таким образом, деятельность ГВП и других органов тыла в ходе Советско-финляндской войны 1939 –

1940 гг. показала в целом их неготовность к выполнению своих задач, особенно на начальном этапе. Более того, если допустить, что противнику удалось бы наносить удары и вести огонь по объектам и средствам тыла, то вся работа по обеспечению флота была бы парализована.

Источники и литература

1. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). – Ф. р-92. – Оп. 4. – Д. 2.
2. РГА ВМФ. – Ф. р-1484. – Оп. 4. – Д. 2.
3. РГА ВМФ. – Ф. р-1484. – Оп. 4. – Д. 28.
4. РГА ВМФ. – Ф. р-1547. – Оп. 1. – Д. 494.
5. РГА ВМФ. – Ф. р-1547. – Оп. 1. – Д. 558.
6. РГА ВМФ. – Ф. р-1701. – Оп. 1. – Д. 37.

УДК 947.072

М.Д. Масанова

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ГРАМОТНОСТИ В ИМЕНИЯХ МИНИСТЕРСТВА ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИМУЩЕСТВ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

В статье рассматриваются проблемы формирования и функционирования училищ различных типов в России в первой половине XIX в. Показана их роль в распространении грамотности среди государственных крестьян.

Государственные крестьяне, приходские священники, сельские и волостные писари, образование, грамотность, приходские училища, сельские и волостные училища, Министерство народного просвещения, Министерство государственных имуществ.

The article considers the problems of formation and operation of different types of schools and shows their role in spreading the literacy among the state peasants in Russia in the first half of the XIX-th century.

State peasants, parish priests, village and district clerks, education, literacy, parochial schools, rural and district schools, the Ministry of National Education, the Ministry of State Property.

В начале XIX в. Александр I преобразовал систему высшей администрации России, учредив министерства. В числе прочих было образовано Министерство народного просвещения, в ведение которого передавались все учебные заведения, кроме военных, духовных и женских [5, ст. 20406]. Организация народного просвещения от Министерства до приходских училищ предусматривала разделение образовательных учреждений на 4 разряда: приходские и уездные училища, гимназии и университеты. Указ 26 января 1803 г. определил основы новой образовательной системы, нашедшие свое отражение в «Предварительных правилах народного просвещения» [5, ст. 20597], в основе которых лежало деление территории России на шесть учебных округов с университетами во главе. Университет контролировал гимназии округа, директор гимназии – уездные училища губернии, а смотритель уездного училища – приходские училища уезда [5, ст. 20598].

Через год был принят Устав учебных заведений, подведомственных университетам, который устанавливал единую систему образования, состоявшую из

четырёх ступеней: одногодичные приходские и двухгодичные уездные училища, гимназии, университеты [6, ст. 21497]. Данная система базировалась на принципе всесословного образования. В уставе 1804 г. отмечалось, что в губернских и уездных городах и селах каждый церковный приход или два прихода, в зависимости от числа прихожан, должны были иметь приходское училище. В казенных селах обучение крестьянских детей доверялось сельскому духовенству [18, л. 21].

Сложности организации приходских училищ определялись отсутствием постоянного финансирования. Содержание училищ в казенных селениях возлагалось на самих крестьян, надзор должен был осуществлять смотритель уездного училища, обучать – священник. Непременным условием было согласие родителей. В такой ситуации ждать развития начального образования крестьянских детей было сложно. Даже то незначительное количество обучающихся, появившихся в казенных имениях, обязано было своим существованием приходским священникам, которые смогли убедить родителей не препятство-