

НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ИНСТИТУТ ИСТОРИИ

Диссертационный совет Д.07.06.333

На правах рукописи
УДК: 656.2(575.2)(043.3)

ЕШПАНОВ ВЛАДИМИР САРСЕМБАЕВИЧ

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ СССР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945гг.): НА ПРИМЕРЕ
ОРЕНБУРГСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Специальность: 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
доктора исторических наук

Бишкек – 2008

Общая характеристика работы

Актуальность темы. Великая Отечественная война навсегда осталась в исторической памяти народов бывшего СССР. В настоящее время все более возрастает интерес к ее различным аспектам, в том числе и к истории функционирования железнодорожного транспорта, являвшегося важным звеном народно-хозяйственного комплекса. Он стал важнейшим средством подготовки и проведения боевых операций, осуществленных вооруженными силами в ходе войны. В жестких развитиях событий в военные годы коммуникации приобрели большое значение, а железнодорожный транспорт занял центральное место, обеспечивая связь между фронтом и тылом.

Значение Оренбургской железной дороги как составной части транспортной системы страны возросло сразу же в начале войны. Региональные магистрали были призваны наряду с обеспечением внутрирайонных отношений, вытекавших из сложной кооперации отдельных отраслей промышленности, удовлетворять также и транзитные связи между европейской частью, Сибирью и Дальним Востоком. Они осуществляли доставку стратегических резервов к фронту, эвакуацию материальных ценностей и людей из временно оккупированных областей и республик страны, а также обеспечение производственных потребностей населения региона.

Рабочие и служащие Оренбургской железнодорожной линии, как и все транспортники СССР, непосредственно участвовали в обеспечении оперативной связи фронта и тыла. Служба дорог в военный период отражает трудности и специфику функционирования этой отрасли в годы войны, а также роль оренбургских железнодорожников в снабжении фронта и тыла всем необходимым и в проведении эвакуации.

Степень разработанности проблемы. Отечественная историческая наука располагает обширным и разноплановым кругом историографических и монографических работ, статей, в которых как на общероссийском, так и на региональном уровнях получили освещение разнообразные проблемы минувшей войны.

Историографический анализ темы проведен с учетом общей ситуации и современных подходов к изучению истории Великой Отечественной войны, сложившихся к началу XXI в. До 90-х гг. XX в. в литературе доминировала точка зрения о трех периодах историографии войны: к первому относились военные годы, ко второму – первое послевоенное десятилетие, начало третьего связывалось с XX съездом партии. В дискуссиях 60 – начала 90-х гг. высказывались идеи об общности литературы военных и послевоенных лет. Справедливо подчеркивалось, что историки должны полностью учитывать

Работа выполнена на кафедре социально-гуманитарных дисциплин
Актюбинского института экономики и статистики

Научный консультант: доктор исторических наук,
профессор Осмонов О.Дж.

Официальные оппоненты: доктор исторических наук,
профессор Чыймылова Б.Д.
доктор исторических наук
Джакишев А.У.
доктор исторических наук,
профессор Мухлисов Н.К.

Ведущая организация: кафедра истории Казахстана Актюбинского
государственного педагогического института

Защита состоится «14» *ноября* 2008 г. в «13-00» часов на заседании Диссертационного совета Д.07.06.333 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) исторических наук при Институте истории Национальной академии наук Кыргызской Республики по адресу: г. Бишкек, проспект Чуй, 265 «а».

С диссертацией можно ознакомиться в Центральной научной библиотеке Национальной академии наук Кыргызской Республики по адресу: г. Бишкек, проспект Чуй, 265 «а».

Автореферат разослан «14» *октября* 2008 г.



Ученый секретарь диссертационного совета,
доктор исторических наук

Ш.Д. Батырбаева

комплекс вопросов, характеризующих ступени в исследовании тех или иных проблем.

В большинстве научных работ 90-х гг. обосновывалось дробное деление историографических этапов: послевоенного периода буквально по десятилетиям. В.В. Черепанов аргументировал 4-звенную периодизацию истории исследования Великой Отечественной войны¹. Она представлена следующим образом: первый период – 1941 – середина 50-х гг., второй – середины 50-х – 60-х, третий – середина 60-х – начало 90-х, четвертый – с начала 90-х. В.М. Кулиш предложил рассматривать: первый этап – с 1941 до середины 50-х гг., второй – середины 50-х – 60-х, третий – середины 60-х – 80-х, четвертый – с середины 80-х XX века и по настоящее время². Аналогичной периодизации придерживается и Б.А. Томан.

Современные историографы предлагают выделять два качественных периода Великой Отечественной войны: «советский» – с 1941 г. и «постсоветский», начавшийся на рубеже 80 – 90-х гг. Такое разделение обусловлено тем, что на протяжении первого периода научный поиск осуществлялся в рамках единой методологической модели, характеризующейся господством официальной доктрины. С ликвидацией монополии КПСС был снят прежний политико-идеологический диктат. Кардинальные изменения в политической, экономической, идеологической сферах привели к появлению новых концептуальных подходов. Начался сложный процесс идейно-политического самоопределения исследователей, разноплановой политизации исторической науки. В последние годы такая постановка вопроса нашла отражение в работах уральских историков М.Н. Потемкиной, Н.П. Палецких, Г.Е. Корнилова, Р.Р. Хисамутдиновой и др.³ В рамках советского периода возможно выделение тех или иных этапов, но, по мнению этих авторов, количество и границы для характеристики концептуальной направленности исследований принципиального значения не имеют. При изучении историографии обозначенной темы автор следует указанной периодизации.

Число фундаментальных трудов по истории железнодорожного транспорта периода Великой Отечественной войны сравнительно невелико. Между тем, отдельные вопросы военно-хозяйственной деятельности железнодорожников

¹ Черепанов В.В. Помощь советского народа фронту в годы Великой Отечественной войны 1941 - 1945 гг. // Историографическое исследование. – М., 1994. – С.4.

² Кулиш В.М. Советская историография Великой Отечественной войны // Россия XX век. Советская историография. – М., 1996. – С. 274-315.

³ Потемкина М.Н. Проблемы эвакуации и эвакуированного населения на Урале в годы Великой Отечественной войны. 1941 - 1945: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Челябинск, 1994. – С.4; Палецких Н.П. Социальная политика советского государства на Урале в период Великой Отечественной войны: Автореф. дис. ... д-ра ист. наук. – Челябинск, 1996. – С. 11; Корнилов Г.Е. Историография истории Урала в годы Великой Отечественной войны // Урал в стратегии второй мировой войны. – Екатеринбург, 2000. – С.24; Хисамутдинова Р.Р. Сельское хозяйство Урала в годы Великой Отечественной войны. Малоизвестные страницы. – Оренбург, 2001. – С.7; Могутнов В.П. К вопросу о периодизации историографии войны // Выдающиеся представители научной, общественной и духовной жизни Урала. – Челябинск, 2002. – С.74.

затрагиваются в большинстве монографий, посвященных общим проблемам войны, военной экономики и т.д.

Первые работы о железнодорожном транспорте стали появляться уже в ходе войны. Издания тех лет в основном представлены незначительными по объему статьями и брошюрами, написанными непосредственно свидетелями и участниками событий.

Определенный интерес вызывают опубликованные в военные годы небольшие сборники, которые содержали очерки об опыте и трудовых делах знатных транспортников. Они носили в основном агитационно-пропагандистский и прикладной характер. По мере накопления знаний наблюдалось стремление авторов ряда изданий к научному осмыслению и обобщению фактов. Здесь выделяются монографии В.Н. Образцова, Т.С.Хачатурова. Особо следует отметить труд Н.А. Вознесенского, который, обладая глубокими знаниями и управленческим талантом, находясь на важных государственных постах, привлек ценную информацию, закрытую для других исследователей. В главе «Транспорт и организация перевозок» раскрывается роль железнодорожного транспорта в годы войны. В ней впервые приводились сводные данные о деятельности железных дорог страны в 1941 -1945 гг., обобщался богатый статистический материал. Издание, высоко оцененное в свое время специалистами, вскоре оказалось изъятым из обращения, а автор репрессирован. В монографии А.Г. Напорко одна из глав посвящена самоотверженному труду железнодорожников в годы войны. Автор ввел в научный оборот ряд интересных цифровых и фактических сведений и попытался представить общую картину работы транспорта в 1941 -1945 гг.¹

Историографический обзор первых работ по истории железнодорожного транспорта позволяет сделать вывод о том, что на начальном этапе – с 1941 до середины 1950-х гг. – они носили в основном публицистический характер и содержали многочисленные примеры героической деятельности железнодорожников². В то же время функционирование транспорта рассматривалось лишь в общих чертах. Как правило, отсутствовали названия железнодорожных пунктов и участков, статистические данные. Все это объяснялось недостаточным количеством точной и обобщенной информации, а также условиями военного времени, когда многие сведения составляли «государственную тайну и не могли быть использованы для открытой печати». Следовательно, степень научного анализа оставалась невысокой.

После XX съезда КПСС появилась возможность нового осмысления истории. Началась «оттепель» в исторической науке. Об этом свидетельствуют не только возросшее число произведений, но и заметное повышение их научного уровня.

¹ Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М., 1954.

² Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941 - 1945). – М., 1963.

Значительно расширилась источниковедческая база, что положительно сказалось на общем уровне исследований; активизировалась публикация документов (только местные архивные учреждения СССР в 1956-1959 гг. издали 102 сборника)¹. В последующие годы значительно увеличилось число работ по истории Великой Отечественной войны². На данном этапе появляется первое обобщающее исследование Г.А. Куманева, непосредственно посвященное железнодорожному транспорту. Основное внимание автор уделил бесперебойному обеспечению нужд фронта прифронтовыми и тыловыми магистралями.

В 1965-1970 гг. издано 130 сборников документов, 189 монографий и 378 военно-исторических очерков. Кроме того, был организован ряд научно-исследовательских учреждений, необходимых для дальнейшего изучения и обобщения опыта войны. При ЦК КПСС (1957 - 1966 гг.) создается отдел истории Великой Отечественной войны Института марксизма-ленинизма, сыгравший важную роль в объединении научных кадров, сборе архивных материалов. Однако был осуществлен возврат к упрощенно-апологетической трактовке событий военного периода, исчезли многие критические сюжеты, ранее уже освещенные историками³.

Г.А. Куманев в 1970-1980-е гг. продолжил исследования по истории железнодорожного транспорта, опубликовав новые труды, написанные на основе широкого круга архивных источников, различных документальных сборников, данных периодики, разнообразной военно-исторической литературы, а также воспоминаний ветеранов транспорта. Автор обстоятельно осветил труд рабочих и служащих железнодорожного транспорта накануне и в годы войны, оценил его значение во время проведения военных операций и роль советских, хозяйственных, партийных органов в организации его работы. В его монографиях затрагивается деятельность Оренбургской и Южно-Уральской железных дорог, показана их значимость в общетранспортной системе страны⁴.

Определенный интерес представляет книга генерал-лейтенанта И.В. Ковалева - одного из руководителей транспорта, содержащая богатый материал и ценные выводы о функционировании советского транспорта в военных условиях.

Отдельные стороны деятельности железнодорожного транспорта представлены в работах И. Ветрова, С.С. Косович, А.М. Филимонова, К.П.

¹ Куманев Г.А. Великая Отечественная война и железнодорожный транспорт СССР (историография проблемы)

// История и историки. - М.: Наука, 1973. - С.26-44.

² Вопросы историографии рабочего класса СССР. - М., 1970. - С.220.

³ Перечнев Ю.Г. Великая Отечественная война в советской историографии. - М., 1984. - С.12.

⁴ Куманев Г.А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938 - 1945 гг. - М., 1976; Он же. Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941 - 1945. - М., 1988.

Терехина, А.С. Таралова¹. В них отражены героические будни военных железнодорожников. Для многих советских ученых история железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны не являлась предметом специального изучения, но в русле своих проблем они затрагивали некоторые вопросы. Анализируя состояние экономики, Г.С. Кравченко, А.Я. Чадаев раскрыли положение на железных дорогах в условиях военного времени². Освещая трудовой подвиг отдельных отрядов рабочего класса, А.В. Митрофанова и Г.Г. Морехина определенное внимание уделили и работе железнодорожников Южного Урала³.

Впервые к производственной деятельности железнодорожников Южно-Уральской магистрали обратился А.И. Козырев⁴. Но информация, сообщаемая автором, требует уточнений. В частности, в работе «Из истории Южно-Уральской железной дороги» речь идет только об одном бронепоезде, переданном советским войскам 19 февраля 1942 г. В 1970 году вышел сборник «Великий подвиг труда» о тех, кто в грозные годы на далеком Урале ковал мощное оружие Победы. Участники тыла на основе личных воспоминаний, архивных документов и материалов печати воссоздали в своих очерках картину подлинного героизма советских людей. П.И. Матвейцев, заведующий транспортным отделом Челябинского обкома ВКП(б), и А.П. Рождественский, секретарь парткома Челябинского узла в 1941 - 1943 гг., рассказали о железнодорожниках ЮУЖД⁵. Об оренбургских железнодорожниках нет ни одной книги⁶.

Следует отметить, что в материалах о местных партийных организациях уделялось внимание и железным дорогам, однако их служба освещалась довольно узко.

В.И. Швыдченко первым показал значимость Оренбургской железной дороги в обеспечении фронта в 1942 - 1943 гг. в связи с переносом военных

¹ Терехин К.П., Таралов А.С. Гвардейцы - железнодорожники. - М., 1966; Ветров И. Огненные рейсы. - Киев, 1978; Крюков А.М. Пути и тревоги: Записки военного железнодорожника. - Петропавловск, 1982; Косович С.С., Филимонов А.М. Советские железнодорожники военно-исторический очерк. - М., 1984.

² Кравченко Г.С. Военная экономика СССР (1941 - 1945 гг.). - М., 1963; Чадаев А.Я. Экономика СССР в период Великой Отечественной войны (1941 - 1945 гг.). - М., 1965; Кравченко Г.С. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941 - 1945 гг.). - М., 1970.

³ Морехина Г.Г. Рабочий класс - фронту. Подвиг рабочего класса СССР в годы Великой Отечественной войны 1941 - 1945 гг. - М., 1962; Митрофанова А.В. Рабочий класс СССР в годы Великой Отечественной войны. - М., 1971 и др.

⁴ Козырев А.И. Из истории Южно-Уральской железной дороги. - Челябинск, 1957; Он же. Южно-Уральская магистраль в годы Великой Отечественной войны. - М., 1962.

⁵ Матвейцев П.И. На стальных путях // Великий подвиг труда. - Челябинск, 1970. - С.233-240; Рождественский А.П. Железно-дорожники. Там же. - С.241-252.

⁶ Очерки истории Челябинской областной партийной организации. 1917 - 1967. - Челябинск, 1967; Очерки истории Курганской области / Сост. А.М. Курочкин, А.А. Кондрашенок. - Челябинск, 1968; Очерки истории Оренбургской областной организации КПСС. - Челябинск, 1973; Курганская партийная организация в Великой Отечественной войне. 1941 - 1945 гг. Документы и материалы. - Челябинск, 1975; Партийная организация Челябинской области в Великой Отечественной войне. 1941 - 1945. Сб. документов и материалов. - Челябинск, 1981; Летопись свершений: хроника Челябинской областной организации КПСС. 1883 - 1985. - Кн. I: 1883-1945. - Челябинск, 1987.

действий на Северный Кавказ, к Сталинграду и Курску. Кроме того, он рассмотрел творческую инициативу и участие транспортников в социалистическом соревновании, помощь освобожденным дорогам, в частности, восстановление станции Казатин Винницкой железной дороги¹.

Функционирование отдельных дорог страны прослеживается в диссертационных работах в 60 – 90-х годов XX в. (16 диссертаций, из них 3 докторские и 13 кандидатских). Большинство исследователей освещали узкие, локальные темы. География изысканий разнообразна – это транспортные магистрали Украины, Сибири, Северного Кавказа и др.²

Первым к деятельности уральских железных дорог обратился в своей кандидатской работе, Г.А. Куманев, показав их роль в общетранспортной системе страны и приведя примеры трудового героизма. Началась разработка военной истории уральского транспорта³. В диссертациях И.П. Климова и Ю.М. Молчанова на основе богатого документального материала подробно изучена деятельность партийных организаций по развитию материально-технической базы железнодорожного транспорта Урала, достаточно полно раскрыта роль партии в мобилизации трудовой и общественно-политической активности рабочих и служащих. Кроме того, авторы рассмотрели изменения в рядах железнодорожников, источники и формы их пополнения, подготовку и воспитание молодых кадров в военных условиях. Однако выводы этих исследователей не подтверждены статистическими данными, они освещены так, чтобы показать многогранную деятельность партийных организаций. Нельзя согласиться и с мнением И.П. Климова о том, что успешный перевод и обеспечение слаженной работы транспорта в регионе произошли во второй половине 1942 г.⁴ А.М. Ганиев полагает, что данные проблемы стояли остро и в течение всего периода войны.

¹ Швыдченко В.И. Оренбургская областная партийная организация в годы Великой Отечественной войны Советского Союза (1941 - 1945 гг.) // Ученые записки / Оренб. гос. пед. ин-т. - Оренбург, 1967. Вып.25. - С.19, 60 - 68; Он же. Оренбуржье в Великой Отечественной войне. - Оренбург, 1975.

² Урал - фронту / П.Г. Агарышев [и др.]; под ред. А.В. Митрофановой. - М., 1985; Урал в период Великой Отечественной войны. - Свердловск, 1986 и др.

³ Лузкин В.Т. Организаторская и массово-политическая работа Коммунистической партии Советского Союза на железнодорожном транспорте в годы Великой Отечественной войны. Дис. - д-ра ист. наук. - М., 1972; Куманев Г.А. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны (1938-1945 гг.): дис. - д-ра ист. наук. М., 1978; Селонин В.А. Промышленность и транспорт юга России в Великой Отечественной войне (1941 - 1945 гг.): Дис. - д-ра ист. наук. Ростов-на-Дону, 1997; Гушин С.Н. Деятельность Азербайджанской партийной организации на транспорте в период Великой Отечественной войны. 1941 - 1945 гг.: Дис. - канд. ист. наук. - Баку, 1962; Елизаров И.В. Деятельность партийных организаций по обеспечению бесперебойной работы Томской железной дороги в годы Великой Отечественной войны. 1941 - 1945 гг.: Дис. - канд. ист. наук. Томск, 1963; Астафьева Е.Г. Железнодорожники Московского узла в начале Великой Отечественной войны (22 июня 1941 - январь 1942 гг.): дис. - канд. ист. наук. М., 1968; Лагтев И.М. Руководство партийных организаций Восточной Сибири работой железнодорожного транспорта в период Великой Отечественной войны. Дис. - канд. ист. наук. Иркутск, 1971.

⁴ Климов И.П. Коммунисты Урала - вдохновители героического труда железнодорожников в годы Великой Отечественной войны (1941 - 1945 гг.): Дис. - канд. ист. наук. М., 1969; Молчанов Ю.М. Деятельность партийных организаций по руководству железнодорожным транспортом в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг. (по материалам Пермской железной дороги): Дис. - канд. ист. наук. Пермь, 1970; Ганиев А.М. Железнодорожники Урала в годы Великой Отечественной войны 1941 - 1945 гг.: Дис. - канд. ист. наук. М., 1989.

Исследования последних лет – это новый этап отечественной историографии, характеризующийся отказом от марксистско-ленинской методологии. Он начался в середине 80-х – начале 90-х гг. XX в., когда развитие гласности, демократизации, плюрализм мнений по широкому спектру общественно-политической жизни страны создали благоприятные условия для более объективного изучения истории, осмысления ее уроков. Ослабел, а с начала 1990-х гг. исчез, идеологический пресс КПСС, довлевший над исторической наукой. Изменения, происходившие в политической жизни страны, оказывали влияние на содержание научных статей, книг, выступлений ученых на конференциях. В указанный период в научный оборот вводится большое количество ранее не доступных источников, что значительно расширило возможности исследователей.

На данном этапе в круг вопросов включается тема создания паровозов особого резерва (ОРКП), осуществлявших массовые перевозки техники, боеприпасов, стратегических грузов по фронтовым железным дорогам. Представляет интерес статья А.А. Гришя (заместителя начальника ОРКП - 24, сформированного в депо Челябинск ЮУЖД), о службе на прифронтовых участках¹. О других ОРКП, организованных на Южном Урале информация отсутствует.

Исследования А.Н. Манжосова посвящены малоизученной теме – созданию и укреплению спецформирований, взаимодействовавших с железнодорожными войсками Красной Армии. В работах анализируется качественный и количественный кадровый состав отдельных военно-эксплуатационных отделений (ВЭО)². Деятельность железнодорожников в годы Великой Отечественной войны нашла отражение и в общих краеведческих работах, вышедших в последнее десятилетие XX века³.

Современные исследователи проблем истории Урала периода Великой Отечественной войны уделяют внимание вопросам эвакуации. М.Н. Потемкина анализирует масштабы и механизмы эвакуационных и рэвакуационных процессов, степень их подготовленности, выявляет формы помощи эвакуированному населению. Л.И. Фурорьянский освещает перевод промышленных объектов на Южный Урал, уточняет сведения о прибывших предприятиях различных отраслей⁴. Расширяя источниковую базу, А.В. Федорова использует документы центральных архивов Украины и Белоруссии, характеризует

¹ Гришя А.А. Будни, полные опасностей // Колонны паровозов особого резерва НКПС: Страницы памяти. - М., 1990. - С.71-76.

² История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. - Т.2: 1917 - 1945. - СПб, 1997. - С.324, 393, 397.

³ Удатов Л.Г. Наш бронепоезд // Оренбургская неделя. - 1992. - 30 октября. - С.6; Его же. То наш бронепоезд // Оренбургское время. - 1992. - 6 ноября. - С.3.

⁴ Фурорьянский Л.И. Оренбуржье - великой Победе (к 50-летию Победы в Великой Отечественной войне). - Оренбург, 1994. Его же. В тылу и на фронте. Челябинская область в 1941 - 1945 гг. // Гостеприимный двор. — 2000. — № 8. - С.61 - 64; Он же. Оренбуржье во имя Победы (60 лет разгрома фашистской Германии). 2-е изд., доп. - Оренбург 2004 и др.

этапы эвакуации населения, включая детские учреждения¹. Труд мобилизованных крестьян на производстве, в том числе и на транспорте Южного Урала, раскрывает Р.Р. Хисамутдинова. Вопросы профессионально-технического образования в военные годы, в частности подготовки кадров в железнодорожных училищах, поднимают В. Д. Павленко, Г.К. Павленко, Р.Р.Хисамутдинова.

Определенный интерес представляют материалы межрегиональных и региональных научных конференций, где опубликованы статьи, затрагивающие проблемы железнодорожного транспорта, но их освещение носит фрагментарный характер.

Анализ опубликованной литературы показывает, что отечественными учеными достигнуты позитивные результаты в разработке проблемы «война и железнодорожный транспорт». Историография данной темы на протяжении двух рассматриваемых периодов прошла путь становления, совершенствования и дальнейшего развития. Расширился авторский коллектив, совершенствовались методы научного анализа, шире стала источниковая база. Историки характеризуют положение на территориальных дорогах, в основном на Северном Кавказе и юге России. Доступ к ранее засекреченным архивным документам позволяет авторам обратиться к истории создания спецформирований НКПС, выявить новые аспекты эвакуационного процесса и подготовки квалифицированных кадров железнодорожников через систему Государственных трудовых резервов в годы войны. Но это составляет лишь часть общей проблемы.

Необходимо также отметить работы ученых по истории Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги. В целом в науке отсутствуют специальные работы по изучению данного отделения в годы войны, нет обобщающих трудов по истории деятельности актюбинских железнодорожников в 1941-1945 гг. В работах К. Майгарановой, Р.М. Мырзалиевой, С.К. Утешова². рассматриваются общие вопросы касающиеся деятельности железнодорожного транспорта Казахстана в период Великой Отечественной войны. Привлеченная авторами источниковая база не раскрывает полностью специфику и особенности работы Актюбинского железнодорожного отделения в военные годы.

¹ Потемкина М.Н., Бугаев О.Д. Они - эвакуированные ...// Южноуральцы в боях и труде. - Челябинск, 1995. - С. 176 - 181; Её же. Эвакуация населения в уральский регион // Урал в стратегии Второй мировой войны. - Екатеринбург, 2000. - С. 156 - 160; Её же. Эвакуация населения и транспорт в годы Великой Отечественной войны // Наука на рубеже веков. История. Филология. Педагогика. Сб. науч. ст. - СПб., 2001. - С. 5 - 10; Её же. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны на Урале: люди и судьбы. - Магнитогорск, 2002 и др.

² Майгаранова К. Трудовые подвиги комсомольцев и молодежи железных дорог Казахстана в Великой отечественной войне 1941-1945 гг.: Дисс. канд. ист. наук. - Алма-Ата, 1976; Мирзалиева Р.М. Железнодорожный транспорт Казахстана в годы Великой Отечественной войны.: Дисс. канд. ист. наук. - Алма-Ата, 1990; Утешов С.К. Роль перебазируемых промышленных предприятий в превращении Казахстана в арсенал Великой Отечественной войны (1941 - 1945 гг.): Дисс. канд. ист. наук. - Алма-Ата, 1960.

В исследованиях по истории железнодорожного транспорта Южного Урала в годы Великой Отечественной войны не подверглась анализу служба Оренбургской магистрали, недостаточно раскрыты вопросы, связанные с перестройкой работы транспорта на военный лад в данном регионе, осуществлением эвакуационных и реэвакуационных мероприятий, созданием и участием железнодорожных спецформирований в боевых действиях, подготовкой рабочих массовых профессий. Между тем, железные дороги этого региона являлись важным звеном транспортной системы страны. Связывая центр с восточными районами и Сибирью, они сыграли огромную роль в эвакуационном процессе, по ним транспортировали хлеб, уголь, нефть и оружие. В силу своего географического положения и экономической важности они имели особое стратегическое значение.

Таким образом, степень изученности проблемы позволяет сделать вывод, что деятельность Оренбургской и Южно-Уральской железных дорог в годы Великой Отечественной войны не являлась предметом специального целостного изучения, поэтому автор счел необходимым восполнить этот пробел в отечественной историографии.

Цель и задачи исследования. Целью данной диссертационной работы является комплексный анализ основных направлений работы железнодорожных магистралей и деятельности Оренбургской железной дороги в период Великой Отечественной войны. В соответствии с поставленной целью определены следующие задачи:

- выявить особенности перевода работы железнодорожного транспорта на военные рельсы, установить хронологические рамки перестроечных мероприятий;
- осветить деятельность оренбургских железнодорожников в решении военных, стратегических и хозяйственных задач в годы войны;
- выявить роль железнодорожного транспорта в организации эвакуационных перевозок;
- раскрыть участие специальных железнодорожных формирований НКПС в восстановительных работах и снабженческих перевозках в ходе стратегических операций Красной Армии;
- проанализировать структурные изменения в составе железнодорожников в годы войны; определить источники и формы подготовки рабочих кадров;
- оценить трудовой и творческий вклад южноуральских транспортников в мобилизацию внутренних ресурсов и усовершенствование методов труда в военных условиях.

Территориальные рамки исследования включают регион в границах прохождения Оренбургской железной дороги – это территория современных Оренбургской и Актюбинской областей. Оренбург обычно занимает второстепенное место в трудах по истории Урала в целом, поэтому

выделение данного региона как объекта исторического изучения представляется важным аспектом в настоящем исследовании.

Хронологические рамки диссертации охватывают период Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг., включающий основные этапы военных действий против немецко-фашистской Германии и ее союзников.

Методологическую основу работы составляют принципы историзма, объективности и системности, а также сравнительно-сопоставительный, структурно-логический, статистический и проблемно-хронологический методы исследования. Выводы были сделаны в результате системного анализа и обобщения обширного исторического материала.

Источниковая база исследования. Среди обширного круга привлеченных источников выделяются следующие группы: архивные документы, опубликованные документальные сборники, воспоминания очевидцев, материалы центральной и местной печати. Основной массив источников составляют впервые вводимые в научный оборот материалы из фондов центральных и южноуральских архивов: письменные, текстовые документы, статистические данные, хронологически относящиеся к 1941 - 1945 гг. Изучены также материалы фондов центральных архивохранилищ: Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ), Российского государственного военного архива (РГВА), Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ), Архива министерства путей сообщения Российской Федерации (АМПС РФ); фонды областных архивов: Государственного архива Оренбургской области (ГАОО), Государственного архива общественно-политической документации Курганской области (ГАОПДКО), Центра документации новейшей истории Оренбургской области (ЦДНИОО), Объединенного государственного архива Челябинской области (ОГАЧО), Государственного архива Актобинской области (ГАО), Государственного архива Курганской области (ГАКО).

По характеру и содержанию документальные источники различаются полнотой, достоверностью, всесторонностью информации.

Восполнить пробелы удалось благодаря обширной информации из центральной и местной печати – газеты «Гудок» и журнала «Железнодорожный транспорт» – официальных печатных органов НКПС. Многотиражные газеты южноуральских магистралей позволили исследователю воссоздать наглядную картину деятельности южноуральских железнодорожников, размаха социалистического соревнования среди них в 1941-1945 гг. Они способствовали существенному дополнению представления об истории железных дорог, отражению эмоционального настроения людей. Однако необходимо отметить, что одним из недостатков газетных публикаций является явное предпочтение

положительным сторонам работы транспорта, что требует критического отношения к этому источнику. Комплексное использование выявленных источников на основе критического анализа позволило автору изучить основные направления функционирования железных дорог Южного Урала в период Великой Отечественной войны.

Научная новизна диссертации. Впервые, на материалах Оренбургского и Актобинского архивов, предпринята попытка комплексного научного подхода к изучению работы железнодорожного транспорта в военных условиях; определены основные направления военно-хозяйственной деятельности Оренбургской железной дороги. Показана структуризация транспортной системы, в частности, выполнение заданий по обеспечению скоростных перевозок; строительство пунктов выгрузки и погрузки, новых железнодорожных веток; перевод ремонтных предприятий на изготовление военно-хозяйственной продукции. Впервые исследованы аспекты деятельности Актобинского отделения Оренбургской железной дороги, которые ранее считались малоизученными.

На основе анализа конкретно-исторических фактов объективно освещен вклад коллектива Актобинского отделения Оренбургской железной дороги в Великую победу, выявлены структурные изменения в составе железных дорог Актобинской области, исследованы организация и особенности учебного процесса в железнодорожных училищах, технических и стахановских школах, индивидуально-бригадное обучение. Впервые проведено исследование системы медицинского обслуживания работников Оренбургской железной дороги в годы Великой Отечественной войны. В диссертации изложены многочисленные формы творческой инициативы работников железной дороги, обобщен позитивный и негативный опыт, накопленный в ходе проведения социалистического соревнования.

Теоретическая и практическая значимость работы состоит в том, что ее результаты существенно дополняют характеристику вклада южноуральцев в разгром врага. В ходе исследования подтверждены, уточнены или опровергнуты некоторые положения, выдвигавшиеся другими историками. Материалы могут быть использованы при написании обобщающих трудов по истории Урала 1941 - 1945 гг., отдельных работ, посвященных развитию железнодорожного транспорта в стране. Возможно применение фактического и статистического материала, а также выводов и положений диссертации в краеведческих, музейно-экскурсионных и лекционных занятиях; при подготовке специальных курсов по истории Южного Урала; для патриотического воспитания молодежи.

Исторический опыт эвакуации значительного объема промышленных и людских резервов с помощью железнодорожного транспорта может быть учтен в современной геополитической ситуации, техногенных катастрофах и др.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Оренбургская железная дорога в годы Великой Отечественной войны приобрела особое стратегическое значение. Перестройка ее деятельности на военный лад осуществлялась с первых ее дней, но стабилизировалась ситуация только в конце 1942 года, а основные показатели улучшились в 1944-1945 гг.

2. Оренбургские железнодорожники обеспечивали в первую очередь потребности фронта, однако военные перевозки составляли третью часть всех перевозок, а основной их объем выполнялся для удовлетворения потребностей экономики. Функционирование Оренбургской железной дороги осложняли эвакуационные и реэвакуационные перевозки. Научно доказано, что транспортные мощности были максимально загружены.

3. В период войны появилась объективная необходимость создания на Оренбургской железной дороге специальных формирований, личный состав которых обеспечивал воинские перевозки, ремонт железнодорожной техники, а также выполнение при этом и боевых задач.

4. Обострение кадровой проблемы на южноуральских железных дорогах, вследствие призыва квалифицированных рабочих и служащих в армию и спецформирования, потребовало использования различных форм массовой подготовки железнодорожников.

5. В военные годы социальное соревнование реализовывалось в различных починах и движениях. Если на первом этапе войны на железнодорожном транспорте преобладали индивидуальные и групповые формы трудового соперничества, то с мая 1942 г. – коллективные, способствовавшие выполнению производственных заданий.

6. В период Великой Отечественной войны немаловажное значение в работе Оренбургской железной дороги играло Актюбинское железнодорожное отделение, которое связывало приграничные регионы России и Казахстана. Основной его задачей было осуществление стратегически важных перевозок, особенно промышленного оборудования и сырья, для предприятий народного хозяйства.

7. Оренбургские железнодорожники сыграли значительную роль в осуществлении медицинского обслуживания рабочих и служащих. В военные годы они также перевезли большое количество раненых воинов и больных граждан, проводили мероприятия по улучшению материально-бытовых условий в госпиталях и способствовали повышению боевого духа людей, находящихся в медицинских пунктах.

Апробация исследования. Основные положения и результаты диссертационной работы нашли отражение в тезисах докладов и сообщений на международных, всероссийских, межрегиональных, региональных и областных

научно-практических конференциях, проходивших в Актобе, Белово, Кустанае, Бишкеке, Кракове, Киеве, Астане. Материалы диссертации нашли отражение в 29 научных публикациях.

Структура работы. Диссертация в объеме 336 страниц состоит из введения, четырех глав, заключения, списка литературы и источников в количестве 222 наименований.

Основное содержание работы

В первой главе – **Перевод железнодорожного транспорта на военные рельсы** – освещены вопросы системы обеспечения фронта и народного хозяйства в начальный период войны. С началом Второй мировой войны перед Советским Союзом встала задача скорейшего укрепления обороноспособности страны, что потребовало расширения действовавшей железнодорожной сети, улучшения состояния транспортных коммуникаций, повышения пропускной способности на важнейших направлениях, обновления подвижного состава для обеспечения в условиях военного времени массовых воинских и народнохозяйственных перевозок.

23 июня 1941 г. нарком путей сообщения Л.М. Каганович подписал приказ о введении с 18 часов 24 июня на 44 дорогах воинского графика движения поездов, в том числе на Оренбургской железной дороге. Он предусматривал первоочередное продвижение воинских эшелонов, максимальное использование пропускной способности линий, обеспечение слаженности действий станций. Воинский график считался параллельным, продвижение по перегонам и стоянки на станциях по техническим нуждам для всех поездов стали одинаковыми, исключался обгон одних поездов другими.

Объемы пассажирского движения сократились до минимума. Новое расписание позволило правильно рассчитать и перераспределить технические средства и кадры с учетом загрузки тех или иных направлений и стало основой перестройки эксплуатационной работы, повышения пропускной способности железных дорог. Значение оренбургских магистралей определялось потерей ряда жизненно важных артерий на юге и западе страны. В годы войны перевозка грузов на Оренбургской железной дороге выросла на 30%, грузооборот увеличился на 20%, в то время как эксплуатационная длина повысилась только на 5%.

Мощный грузопоток стал поступать на ранее слабозадействованные участки, для освоения которых было недостаточно пропускной и паровозной способности. Составы с менее срочным грузом приходилось задерживать и размещать на ветвях необщего пользования. Все производство мобилизовывалось на

быстрейшее продвижение поездов с воинскими грузами к фронту и эвакуационных перевозок в тыл.

В тяжелых условиях в короткий срок Оренбургская железная дорога стала мощным арсеналом страны. Важную роль в перестраивающейся на военный лад экономической системе уральского региона играл железнодорожный транспорт. Его производственная деятельность концентрировалась по нескольким основным направлениям:

- выполнение мероприятий по обеспечению скоростных перевозок стратегических грузов и боевых соединений по линии железной дороги;
- переоснащение подвижного состава, пополнение его новыми железнодорожными составами;
- организация новых пунктов погрузки и выгрузки и обеспечение скоростной перевозки грузов на узловых станциях;
- строительство новых железнодорожных веток и расширение путевого хозяйства на основных направлениях;
- перевод ремонтных предприятий на изготовление военной продукции;
- эвакуация производительных сил и материальных ценностей из прифронтовых районов в тыл страны.

Военно-хозяйственные задачи железнодорожникам приходилось решать при недостаточной численности и квалификации личного состава и почти полном отсутствии многих средств механизации, запасных частей и т.д. Ситуацию усложнял непрерывный встречный поток войск, военной техники и боеприпасов, движущихся на запад, а также оборудования и имущества эвакуированных заводов на восток.

В деятельности Оренбургской железной дороги можно выделить три этапа: увеличение перевозок и ухудшение работы транспорта (вторая половина 1941 – 1942 гг.), относительное улучшение деятельности железнодорожного транспорта (1943 г.), повышение производственных показателей (1944 - 1945 гг.).

С первых дней войны на Оренбургской железной дороге значительно увеличился объем перевозок: тысячи вагонов заполнили все железнодорожные узлы, станции, большинство которых не имело ни приспособлений для разгрузки, ни рабочей силы. Наиболее четкой организацией производства отмечались Оренбургское, Орское, Бузулукское и Актобинское депо. Коллектив подгорочного цеха Оренбургской маневровой горки 26 июня 1941 г. задание по пропуску вагонов реализовал на 117 %.

В мае 1941 г. Оренбургская дорога грузила 1 233, а в июне – 1321 вагон. В июне 1941 г. дорога выполнила план погрузки на 86,2 %, в июле – 110,7, в августе – на 112,1 %. Работа Оренбургской железной дороги в июле по перевозке груженых вагонов как своей продукции, так и принимаемых с

соседних дорог, составила 6988, а в августе – 7876, при плановом задании 7259 вагонов. Однако затем в последующие месяцы ситуация стала ухудшаться. Если в июле Оренбургская дорога перевезла 1 500 396 т груза, в августе – 1594734 т, то в ноябре произошел спад – 1 366 282, а в декабре и менее того – 1 261 642 т.

В целом, Оренбургская дорога в 1941 г. выполнила план на 101%, незначительное перевыполнение произошло за счет приема грузов от соседних дорог. Среднесуточная погрузка на Оренбургской железной дороге составила 113,3 %. Наблюдалось сокращение пассажирских перевозок на южноуральских дорогах, что объяснялось введением графика литер А. Как показывает анализ основных показателей работы, графиков и планов перевозок в 1941 г., Оренбургская железная дорога со своими задачами справилась.

К лету 1942 г. удалось несколько стабилизировать положение: в июне погрузку увеличили по сравнению с маем на 22, выгрузку – на 24 %. Однако скорость движения поездов, эффективность использования паровозов и вагонов снизилась. Локомотивный парк перестал пополняться, многие эвакуированные паровозы нуждались в подъемочном ремонте, а поступление запасных частей от промышленных предприятий закончилось. Перед работниками железнодорожного транспорта встала задача сохранения и содержания в необходимом рабочем состоянии подвижного состава, вся тяжесть обеспечения перевозок легла на действующий парк. В первую очередь продвигали угольные и нефтяные маршруты, «порожняк» под топливо, которые шли вслед за воинскими эшелонами. Для обеспечения регулярных перевозок угля, руды, кокса ГКО обязал НКПС выделить южноуральским дорогам четырехосные вагоны для формирования кольцевых маршрутов. Оренбургская железная дорога в мае 1943 г. организовала 984 кольцевых маршрутных рейсов, что на 29 больше чем в январе 1943 г. В результате предпринятых мер общая перевозка грузов, по сравнению с 1942 г., увеличилась на 6 609 113 т.

1942 г. стал самым тяжелым для железнодорожников. Ухудшение показателей выполнения плановых заданий в связи с нехваткой рабочих кадров, амортизацией материально-технической базы, слабым руководством дорогой определило ряд экстренных мер, принятых центральными партийными и советскими органами в 1942 - 1943 гг. Это способствовало улучшению ситуации. Для 1943 года характерна относительная стабилизация, а улучшение показателей начинается в 1944 г.

Большое место в работе занимает рассмотрение процесса эвакуации и рэвакуации людских и производственных ресурсов по линии железнодорожного транспорта. С первых дней Великой Отечественной войны встал вопрос о необходимости перебазирования производительных сил в тыловые районы страны. Механизм решения этого вопроса к началу войны отсутствовал, порядок эвакуации регулировался рядом постановлений, принятых уже в военное время.

Для отправки эвакуированных зачастую использовали вагоны только что разгрузившихся воинских эшелонов, которые нередко приходилось специально оборудовать. С этой целью устраивали деревянные нары, вставляли оконные рамы, в центре вагона устанавливали железную печку, на платформах между ящиками с оборудованием наспех сооружались шалаши из фанеры, накрытые руберондом. Для отопления вагона использовали уголь, доски, промасленную ветошь, даже шпалы. Ощущались трудности и с продовольствием. Запасов, которых могло хватить на долгий путь, с собой никто не брал. Большое скопление людей при отсутствии необходимых санитарных условий, вызывало угрозу возникновения эпидемических заболеваний, по этому с этим особое внимание уделялось эвакуационным пунктам.

Для того чтобы максимально упорядочить процесс эвакуации, каждому эвакуированному органами Советской власти из пункта отправления на время следования по маршруту выдавались специальные справки. По ним люди получали рейсовые карточки и продукты питания в дороге. Предполагалось, что эвакуированное население будет прибывать к месту назначения в организационном порядке, по спискам, с начала эшелона. Фактически подобное требование часто нарушалось и на станции, например, прибывали сборные эшелоны. Учитывая экстремальные условия эвакуации из ряда областей, избежать этого было практически невозможно. Нарушения графиков продвижения эшелонов порождали новые проблемы, некоторые эшелоны теряли в пути более половины людей.

Наибольший объем эвакуоперевозок был выполнен осенью 1941 года. Каждый час по железнодорожным магистралям в октябре - декабре 1941 г. перевозилось до 100 - 150 тыс. человек. ГКО 18 ноября 1941 г. принял постановление № 910 «Об ускорении продвижения эшелонов с эвакуированными рабочими, служащими и колхозниками». На НКПС возлагалась обязанность принять меры к ускоренному продвижению эшелонов с людьми, предоставляя им преимущество в отправлении перед другими поездами.

Анализ архивных документов позволяет сделать вывод, что на Оренбургской железной дороге часто случались задержки поездов с эвакуанаселением на подходах к крупным станциям, вследствие простоя подвижного состава из-за несвоевременной разгрузки вагонов. Увеличение оборота до 12 000 вагонов в сутки приводило к сбоям в работе Оренбургского узла. Кроме того, скорость продвижения эвакуэшелонов держалась ниже установленной.

В деятельности эвакуопунктов существовали также недостатки, вызванные их ограниченной материальной обеспеченностью. Так, работу на эвакуопунктах городов Бузулука, Челкара и Чкалова осложняли холод, грязь, некачественная организация питания, отсутствие связи с районами и многие другие проблемы. В общежитии Чкаловского эвакуопункта в июле 1941 г. из 1 411 запланированных

коек, размещалось 359, причем постели имелись только на 30; аналогичная ситуация наблюдалась и в г. Орске. Сказывался и дефицит помещений. В г. Чкалове в октябре 1941 г. эвакуопункт разместили в летнем ларьке для продажи кваса. В IV квартале 1941 г. положение ухудшилось в связи с наступлением холодов и увеличением потока эвакуированных. Существовала проблема нехватки кадров, их текучести. В частности, в эвакуопункте г. Чкалова в период с июня 1941 по апрель 1942 гг. сменилось пять начальников.

С каждым днем эвакуация принимала все более широкий и организованный характер. На восток шли составы с промышленным оборудованием, сырьем, материальными ценностями заводов, фабрик, МТС Украины, Белоруссии, Прибалтики, Северо-Западного промышленного района и Крыма. Наибольший объем эвакуационных перевозок был выполнен во второй половине 1941 г.; только в июле - ноябре 1941 г. эвакуировано 2 593 предприятия, в том числе 1 523 крупных завода, 18 млн. рабочих, служащих и членов их семей. Общий объем перевозок по железной дороге составил более 1,5 млн. вагонов, или 30 тысяч поездов.

За 1941-1942 гг. на восток переместили целую индустриальную державу. Главным арсеналом страны стал Урал. В советских и постсоветских научных трудах приведены разные данные о количестве промышленных предприятий, эвакуированных на Урал. В частности, считали, что в течение июля - ноября 1941 г. сюда было перебазировано 667 предприятий, из них в Чкаловскую область - 70 промышленных объектов. По последним данным, к осени 1942 г. на его территории расположили оборудование и рабочую силу более 830 предприятий, из них около 100 приняла Чкаловская область.

Предприятия перемещали с учетом возможностей в те пункты, где имелись родственные отрасли промышленности. Так, в Чкаловскую область, располагавшую мощной металлургической индустрией, эвакуировали 28 заводов по Наркомату черной металлургии, 3 - по Наркомлегпрому, а по Наркомату пищевой промышленности - 4 предприятия. Однако произвести эвакуацию с учетом наличия на новых местах подобных отраслей промышленности удавалось не всегда, поэтому отдельные заводы направляли в районы, где однотипные заводы отсутствовали.

Подавляющую часть оборудования, эвакуированного на Южный Урал, разместили на площадях местных заводов и фабрик. Из 171 предприятия, прибывших в Чкаловскую область, 54 восстановили как самостоятельные хозяйственные объекты, а оборудование остальных 113 влилось в действующие заводы.

Одновременно с предприятиями эвакуировались на восток институты Академии наук, научно-исследовательские и проектно-конструкторские организации, учебные заведения, в том числе и железнодорожные. В числе прочих

в сентябре 1942 г. в г. Чкалов эвакуировали Украинский институт эпидемиологии и микробиологии имени И.Н. Мечникова (в 30-е годы Харьковский научно-исследовательский институт вакцин и сывороток). Научные сотрудники сразу же приступили к производству бактериальных препаратов для фронта и тыла. Они исследовали биологические антисептики, брюшнотифозный бактериофаг, краевую эпидемиологию; занимались изучением этиологии септической ангины, представлявшей большую опасность в годы войны на Южном Урале.

Таким образом, если ранее основное внимание исследователи обращали на масштабы и механизмы эвакуации, степень ее подготовленности, количественный и качественный состав эвакуированных, а также на формы помощи прибывшим, то в данной диссертации показано решение транспортной проблемы.

В исследовании приводятся данные, наглядно показывающие роль спецформирований Оренбургской железной дороги в обеспечении победы над врагом. Война коренным образом изменила работу тыловых магистралей. Одновременно с мобилизацией миллионов советских людей в ряды действующей армии на военный лад перестраивался и железнодорожный транспорт СССР. В соответствии с мобилизационным планом на железных дорогах страны были организованы специальные формирования НКПС – строительно-восстановительных и эксплуатационных подразделений в системе Народного комиссариата путей сообщения для выполнения многогранных задач по восстановлению, техническому прикрытию, строительству, эксплуатации железных дорог на прифронтовых и фронтовых участках. В военные годы специальные формирования НКПС выполняли задачи в тесном сотрудничестве с железнодорожными войсками.

3 января 1942 г. вышло Постановление ГКО № 1095-сс «О восстановлении железных дорог», в соответствии с которым из числа железнодорожников стали создаваться специальные восстановительные формирования, комплектовавшиеся военными отделами железных дорог. В них зачисляли не только кадровых железнодорожников, но и выпускников транспортных институтов, техникумов, школ фабрично-заводского обучения. В целях укрепления дисциплины и исполнительности их перевели на положение воинских частей и распространили действие уставов Красной Армии. Личный состав считался состоящим в рядах РККА с сохранением всех льгот, которыми пользовались военнослужащие и их семьи. Принятые меры оказались не только своевременными, но и весьма актуальными, сыгравшими положительную роль в течение всего последующего хода войны. Они придали восстановительным работам достаточный размах, существенно увеличили количество.

6 мая 1942 г. нарком путей сообщения А.В. Хрулев издал приказ № 3354 о формировании колонн паровозов особого резерва, которым надлежало находиться в распоряжении НКПС и выполнять особые задания. ГКО 7 сентября

1942 г. принял Постановление № 2263-с «Об организации колонн паровозов особого резерва НКПС». По решению ГКО НКПС организовал на прифронтовых и тыловых дорогах 35 колонн из 750 паровозов особого резерва. Каждую из них, приказом наркома путей сообщения, как правило, возглавлял заместитель руководителя дороги по паровозной службе; у него были два заместителя – по технической и политической части.

Колонна состояла из рот, по пять паровозов в каждой. Команда, обслуживавшая паровоз, составляла взвод, который возглавлял старший машинист. Весь личный состав переводился на военное положение, принимал воинскую присягу. Бойцам и командирам присваивали воинские звания, выдавали оружие, военную форму. Они находились на казарменном положении. Одна колонна насчитывала 15, 20 или 30 паровозов, к каждому из которых была прикреплена комплексная бригада из 13 человек. Машинист депо Златоуст Южно-Уральской железной дороги М.И. Куприянов организовал колонну паровозов, работавших по кольцу. Кольцевая езда отличалась от обычной тем, что паровоз, выйдя из основного депо, вел состав до оборотного пункта, оттуда быстро отправлялся в обратный рейс, но по прибытии на свою станцию не заходил на экипировку, а шел с поездом либо на следующее тяговое плечо, либо на еще один рейс по одному и тому же плечу.

15 октября 1942 г. на станции Бузулук Оренбургской дороги сформировали ОРКП № 22 (начальник А.А. Водзянский), в депо Златоуст Южно-Уральской дороги – ОРКП № 24 (начальник И.К. Гиренок, заместитель начальника А.А. Гришай), в депо Троицк ЮУЖД - ОРКП № 25 (начальник Н.Д. Охромний). ЮУЖД передала колоннам 60 паровозных бригад, 120 кондукторов и 30 поездных вагонных мастеров. Весной 1943 г. колонны убыли на фронтовые дороги.

К концу войны было сформировано 106 колонн, в которых действовало 2 280 паровозов. Их личный состав насчитывал более 30 тысяч человек. Связь фронта и тыла зависела от прочных и надежных коммуникаций, поэтому роль ОРКП в военные годы была значительна. Благодаря оперативности и маневренности своих мобильных подразделений, они могли работать на больших полигонах в отрыве от ремонтных баз, что позволило оперативно сосредоточивать перевозочные средства в районах концентрации войск.

Для более четкой организации движения поездов летом 1941 г. стали создаваться коллективы военно-эксплуатационных отделений (ВЭО). В их задачи входило следующее: содержание и ремонт путей, искусственных сооружений и устройств связи на участках, организация восстановительных работ после налетов вражеской авиации. В первые месяцы войны было создано три класса ВЭО, штаты которых насчитывали от 950 до 2 000 человек, они привлекались к эксплуатации участков протяженностью 180 - 250 км.

Оренбургские железнодорожники в июне 1941 г. организовали ВЭО №12, состоявшее из высококвалифицированных специалистов, во главе с начальником отделения В.Г. Чернышевым. В личный состав вошли стрелочник станции Оренбург Березко, машинисты Нефедкин, Соколов, Незамаев, слесарь Вешиков, диспетчер станции Смолон и другие. 18 марта 1942 г. с путей станции Оренбург эшелоны отправились на фронт. Большой и трудный путь был пройден ими от Ельца-Узловой до Праги. Первые людские потери в спецформировании произошли на перегоне Елец, после бомбардировки противника. Пропускную способность прифронтовых дорог Курского выступа железнодорожники ВЭО № 12 совместно с ВЭО № 14, 18 и железнодорожными войсками. На Орловско-Курскской дуге отделение обслуживало четыре армии. Наиболее крупные перевозки совершались для 3-й и 62-й армий, расположенных на Орловском направлении.

В 1944 г. восстановили разрушенные пути, депо и другие железнодорожные сооружения на Западной дороге в районе Рославля, на Копычинском участке Львовской дороги. Путь оказался забит составами, а фронт ощутил недостаток в боеприпасах, вооружении, продовольствии. Работали под вражескими обстрелами, вводили противника в заблуждение ложными перевозками: вдоль линии фронта продвигали составы с замаскированными, сделанными из досок, фанеры и бревен танками и орудиями. И в то же время скрытно подвозили в нужные места боевую технику. Работники ВЭО восстанавливали разрушенный фашистами путь, перешивая его с западноевропейской колеи на советскую; продолжали обеспечивать грузами наступающие войска.

Постоянную опасность представляли вражеские бомбардировщики. Работники ВЭО проявляли мужество и находчивость. Так, 21 июня 1942 г. железнодорожники получили задание срочно доставить 7 вагонов с боеприпасами. Поезд повел опытный машинист Богданов в сопровождении главного кондуктора Казадаева. Прибыв к месту назначения, они попали под обстрел немецких самолетов. Загорелся состав, Е. Казадаев, чтобы спасти боеприпасы, отцепил головной вагон, а затем и остальные. Впоследствии его наградили медалью «За боевые заслуги» и знаком «Почетный железнодорожник».

На положении работников спецформирований находились и экипажи бронепоездов. К началу Великой Отечественной войны Советский Союз располагал сравнительно небольшим количеством бронированных поездов. В ряду боевых машин бронепоезда утратили свое положение. Но первые месяцы войны показали, что бронепоезда, обладавшие подвижностью, мощностью огня и броневой защитой, могли эффективно применяться в борьбе с врагом. В основном выполнение ими боевых задач сводилось к следующему: - содействие наступлению пехотным частям наступающих в полосе железной дороги; - прикрытие частей при выходе из боя и отходе на новые оборонительные рубежи; - охрана железнодорожных участков путем курсирования и дежурств; - борьба с авиадесантами противника в

полосе железных дорог; - охрана и обеспечение восстановления железнодорожных мостов и станций; - подавление огнем с закрытых позиций пулеметных и других огневых средств противника в период артиллерийской подготовки и т.п.

Два бронепоезда «Оренбургский железнодорожник» и «Вперед, на Запад!», вошедших в отдельный дивизион, зимой 1941 - 1942 г. поставили в депо Оренбург. 9 марта 1942 г. их передали командованию Красной Армии. Возглавил 36-й ОДБП капитан В.Д. Кондратьев, комиссаром стал старший политрук Н.М. Савушкин. Команды бронепоездов формировались в основном из добровольцев-железнодорожников, овладевших несколькими железнодорожными и военными профессиями. Оренбургские бронепоезда возглавили старшие машинисты В.И. Пустовалов и Н.М. Урюпин.

Южноуральские железнодорожники выполнили поставленные перед ними задачи, став связующим звеном фронта и тыла. Они обеспечили доставку стратегических резервов в западные районы, эвакуацию материальных ценностей и населения в тыловые области, перестройку и дальнейшее развитие экономики Южного Урала и всей страны в условиях войны.

Во второй главе **Роль железнодорожников в обеспечении фронта в годы Великой Отечественной войны** - прослеживаются изменения численности и состава железнодорожников, а также подготовка профессиональных кадров. Подчеркивается, что одной из актуальных проблем развития экономики в годы Великой Отечественной войны была обеспеченность железнодорожного транспорта кадрами, обусловленная мобилизацией в армию, передачей на промышленные оборонные предприятия квалифицированных рабочих. Решение важных военно-хозяйственных задач, обслуживание большого объема перевозок в значительной степени зависели от состояния кадрового состава, уровня их технической подготовки.

Война повлияла на изменение численности работников Оренбургской железной дороги. Транспортники по мобилизации и добровольно уходили на фронт, несмотря на указание Мобилизационного управления Генштаба от 23 июня 1941 г., которое разъясняло, что «рабочие и служащие железных дорог и предприятий железнодорожного транспорта мобилизации не подлежали». На Оренбургской дороге добровольцами стали 5 082 человека, на одном только Орском отделении – 1 037. К 1 июля 1941 г. в Саткинский райвоенкомат поступило 1 091 заявление с просьбами направить в народное ополчение. На Златоустовском отделении зарегистрировалось 555 человек, на станции Кропачево – 683, на станции Бердяш – 278. Ополченцы проводили строевые занятия, изучали военное дело.

Многочисленным резервом транспорта СССР в годы войны стали женщины. На 1 июня 1941 г. на Оренбургской железной дороге их числилось 566. Летом 1941 г. узловые парткомы приняли постановление о подготовке кадров решающих профессий из числа домохозяек, для них организовали школы и

курсы. В приказе НКПС от 11 октября 1941 г. «О повышении квалификации и подготовке работников массовых профессий железнодорожного транспорта из женщин» отмечалось, что необходимо вести подготовку женщин на должности, не требующие стажа работы на транспорте, без отрыва от производства. Подготовку осуществляли по сокращенной программе, не более трех месяцев. Проведение занятий поручили пенсионерам, хорошо знавшим железнодорожное дело.

В первый период войны контингент учащихся ЖУ и школ ФЗО вырос. Перебрасывались на восток не только предприятия, но и учебные заведения. Так, во второй половине 1941 г. в Чкаловскую область прибыло 24 эвакуированных училища и школы ФЗО с общим контингентом 2868 учащихся, на базе которых создали 7 ремесленных и 5 железнодорожных училищ.

Местные органы власти с первых дней войны взяли под свой контроль вопрос о подготовке кадров в профессиональных училищах и школах ФЗО. Начиная с марта 1942 г., на Оренбургской железной дороге организовали 6 школ ФЗО, 3 из них на территории Казахстана (станции Эмба, Акпобинск, Казалинск) и 3 – на территории Чкаловской области (станции Орск, Бузулук, Оренбург) с общим контингентом 1 000 учащихся.

Набор в училища осуществлялся, в первую очередь, за счет незанятой городской и сельской молодежи. Так, план призыва 1944 г. составлял 1 540 учеников, из них 1 340 городских (87 %) и 200 сельских (13 %). Таким образом, в процентном соотношении городская молодежь преобладала над сельской при поступлении в железнодорожные училища. Это объяснялось следующими причинами: во-первых, городские подростки лучше представляли труд на предприятиях, где у многих работали родители или родственники; во-вторых, набор в училища городских жителей занимал меньше времени, что оправдывалось в годы войны и исключало материальные затраты, которые были несравненно большими при отправке ребят из деревни в город на учебу.

В 1942 - 1943 гг. на южноуральских дорогах действовали 6 технических школ: в городах Челябинске в городах Бузулуке, Чкалове, Акпобинске, на станции Казалинск. Организованные школы не соответствовали предъявляемым требованиям, не хватало учебных комнат и производственных мастерских, отсутствовали общежития, комплектование групп затягивалось до 20 - 30 вместо 3 - 5 дней; численность групп была ниже заданной. К концу войны общий отсев из техшкол уменьшился, количество успешно обучающихся увеличилось, теоретические знания подкреплялись практическими навыками, курсанты были более подготовленными для производства.

Подводя итоги работы транспортной системы воспроизводства кадров железнодорожников, в целом за годы войны, необходимо отметить, что она помогла решить важнейшую проблему подготовки специалистов в самое сложное для страны время, без чего невозможно было бы эффективно

использовать железнодорожный транспорт, а также удовлетворять нужды экономики и вооруженных сил.

В диссертации освещается борьба за повышение профессионального уровня и кадрового потенциала железнодорожников в годы войны. В начале ее на дорогах появились новые формы соревнования: на одну поездку или смену, движение двухсотников, трехсотников, за совмещение профессий и овладение новыми специальностями. В депо Оренбург в ноябре 1941 г. осуществивших нормы выработки на 200 % и выше насчитывалось 241, а в декабре – 270 человек. Итоги выполнения обязательств подводились сразу же по окончании трудового дня. На летучих сменных и бригадных совещаниях, где также обобщали опыт лучших, вскрывали недостатки, намечали пути их устранения.

В связи с призывом мужчин в армию начали создаваться курсы по подготовке кадровых рабочих среди женщин. По 4-му отделению Оренбургской железной дороги в первом полугодии 1943 года количество подготовленных квалифицированных рабочих из женщин составляло 268 чел. или 60,8 % по плану. Обучение проходило, главным образом, индивидуально, непосредственно на рабочем месте.

В числе подготовленных кадров были женщины-кочегары, машинисты, помощники машинистов, дежурные по станции, диспетчеры, токари и др.; среди них немало ударниц стахановок.

Оренбургской железной дорогой были организованы курсы подготовки квалифицированных кадров, которые в I-ом полугодии 1943 г. дали транспорту 127 квалифицированных рабочих из женщин различных по специальностям.

Наблюдались и недостатки, которые сказывались на развитии движения. В первое время отсутствовали четкие и единые критерии определения лунинских паровозов, что привело к чрезмерному увеличению их количества на отдельных дорогах. При присвоении звания лунинца не всегда учитывался такой показатель, как овладение смежными профессиями. Например, на Оренбургском отделении из 254 помощников машинистов, считавшихся лунинцами, только 8 железнодорожников владели слесарной специальностью. Обычный повседневный уход за паровозом принимался за передовой метод. К определению лунинца подходили формально.

Одним из эффективных способов движения был караванный: один поезд следовал за другим на расстоянии видимости. Диспетчеры прицепляли вагоны к сборным поездкам, таким образом, что по прибытии на распорядительную станцию поезд становился прямым и отправлялся дальше до следующей узловой станции. Для перевозки максимального количества груза с меньшим числом паровозов, сдвигали и спаривали составы, а на трудных участках применяли толкачи. В целях сокращения простоя вагона, они подавали поездным паровозам составы под погрузку прямо на завод, а также принимали и оформляли груженные составы

непосредственно на заводских путях. Большое значение приобрел пропуск воинских поездов без набора воды на промежуточных станциях и организация скоростных рейсов.

Ежегодно железнодорожники принимали активное участие в предмайских социалистических соревнованиях. В апреле 1944 г. инициатором выступил коллектив станции Оренбург, взявший на себя следующие обязательства: выполнять задания по погрузке и выгрузке к 25 числу каждого месяца; ежедневно отправлять все поезда по графику; снизить простои вагонов под транзитными операциями на 2 и под грузовыми - на 3 часа против нормы; обеспечить к концу работы каждой смены нулевой остаток вагонов под роспуском и формированием.

Экономический эффект приносил и метод скоростных рейсов. 19 апреля 1945 г. на Оренбургской дороге провели два первых рейса. Поезд от Чкалова до Актобинска прошел весь путь за 8 часов 15 минут со среднесуточной скоростью 1156 км, другой - без остановки от Акбулака до Орска со скоростью 1152 км/сутки. Порожняковые составы от Кургана до Макушино машинисты доставляли за 2,5 часа. Воинские эшелоны, маршруты с углем и горючим проходили по дороге по 800 и более км/сутки. Большой размах приняла рационализаторская и изобретательская работа. Внедрение усовершенствованных технологий также дало большую экономию металла и способствовало освоению производства дефицитных материалов и запчастей.

Немаловажную роль играла военная подготовка железнодорожников, в которой наблюдались существенные недостатки. Выслушав и обсудив доклад начштаба военной подготовки Руденко о готовности узла ст. Актобинск к данным мероприятиям, партком узла отмечал, что он к противовоздушной и противохимической обороне подготовлен неудовлетворительно. Особенно плохо подготовились к МПВО организация 4-го отделения паровозного хозяйства, которая не обеспечила светомаскировку соответствующих объектов.

В целом наиболее сложной проблемой для Актобинского отделения Оренбургской железной дороги продолжали оставаться трудности в повышении пропускной способности железнодорожных линий и создании условий для постоянной и бесперебойной работы поездов. Браки на железных дорогах в немалой степени были обусловлены проблемой технического обеспечения, которое в начальный период войны не имело необходимого уровня.

В третьей главе — **Общественно-политическая работа среди железнодорожников** — анализируется патриотическая работа среди железнодорожников в годы войны. Она подкреплялась рядом соответствующих постановлений ЦК ВКП (б), ЦК ВЛКСМ, бюро обкомов ВКП (б) по организации работы с железнодорожниками. В соответствии с ними, с 25 по 30

июля 1942 года в Актобинске, Кандагаче, Акбулаке были проведены семинары агитаторов и редакторов стенгазет, в которых приняло участие 298 человек. С 20 по 30 июля на всех предприятиях узла, в сменах, цехах, на станциях и разъездах прошли рабочие собрания, на которых с докладами о ходе выполнения первомайского приказа И.В. Сталина и взятых на себя сообязательств выступили руководители хозяйственных организаций, партийные и профсоюзные работники.

По инициативе железнодорожников всенародный характер приняла кампания по сбору денежных средств, одежды, обуви и продуктов для детей-сирот и детей фронтовиков. В 1942 г. в Чкаловской области для воспитанников детских домов было собрано 15149 различных вещей. Подобные акции, а также сбор денежных средств, прошли в ней и в 1943-1944 гг.

Одной из форм агитационно-пропагандистской работы стали вечера по случаю юбилейных дат в жизни русских полководцев, писателей, исторических побед русского народа. Так, в п. Соричинске Чкаловской области в школе механизации молодежь организовала торжественный вечер к 25-летию ВЛКСМ. На него были приглашены лучшие курсанты школы, Герой Советского Союза Капитонов, орденосцы — участники Великой Отечественной войны, отличники учебных заведений, стахановцы. Методом воспитательной работы среди молодежи также были лекции, о героическом прошлом России: «Русский полководец - Суворов», «Кутузов — великий русский полководец», «700 лет со дня Ледового побоища», «Когда и как русский народ бил немецких оккупантов», «Русские художники-реалисты».

В дни Великой Отечественной войны выделяются следующие направления: патриотической работы: размещение и оборудование эвакуированных детских учреждений, шефство над детскими домами, школами, пионерскими отрядами, борьба с безнадзорностью, а также агитационно-пропагандистская работа. Кроме этого, молодежь участвовала в воскресниках по погрузке и выгрузке вагонов, озеленению городов и сёл, помогала на полевых работах в колхозах и совхозах, в подсобных хозяйствах, собирала лекарственные травы. Комсомольцы и пионеры собирали у населения для Красной Армии политическую и художественную литературу, отправляли фронтовикам тысячи посылок.

В 1941-1942 гг. мобилизация значительного отряда кадровых железнодорожников в действующую армию, истребительные батальоны и народное ополчение, а также в партизанские отряды и на оборонные предприятия, как одновременно и приток нового пополнения, вызвали существенные изменения в составе транспортных рабочих. Лишь за 1942 г. состав железнодорожников на магистралях Оренбурга обновился более чем на 30%. Во всей системе Наркомата путей сообщения с начала войны и по 1

сентября 1944 г. было принято более 1 800 тыс. новых работников, или 62,5% к общему числу работающих; из них непосредственно на железных дорогах трудились около 1 300 тыс. человек, или 61,3%. Особенно активно обновлялся состав работников паровозной — на 60,2, вагонной — на 61,3, движения — на 69, пути — на 68,1, сигнализации и связи — на 66,3% и других основных служб. Приток новых работников вызвал значительные изменения в возрастном составе железнодорожных кадров. На железных дорогах страны численность молодежи к осени 1944 г. достигла 664 тыс. человек, или 32% всех работавших, из них 20% в возрасте от 18 до 25 лет.

В годы Великой Отечественной войны была проведена значительная работа по производственному обучению молодежи железнодорожников. Подготовка пополнения велась по сокращенной учебной программе, усиленными темпами. Народнохозяйственным планом 1941 года было предусмотрено подготовить для железнодорожного транспорта 200 тыс. квалифицированных рабочих и обучить в стахановских школах, на курсах техминимума и повышения квалификации до 400 тыс. человек. Этот план был рассчитан для сети железных дорог и железнодорожных предприятий довоенного времени. Захват гитлеровцами большого числа железных дорог в первые военные месяцы не мог не отразиться на ходе его выполнения. Тем не менее, годовой план 1941 г. по подготовке кадров был выполнен по выпуску на 87,0%, а по охвату обучением — на 119,7%.

В сентябре 1941 года по депо Актюбинск было заключено 5 межцеховых договоров с охватом 232 человека, индивидуальными было охвачено 296, заключено 114 договоров. Так, мастер механического цеха А. Лиясов взял обязательство ежемесячно повышать производительность труда своего цеха. В результате, в ноябре 1941 г. она достигла 245, в декабре того же года — 277, в январе 1942 — 279%. Инструментальный цех во главе с В. Суховым довел производительность труда по цеху в декабре 1941 г. до 286, а в январе 1942 г. — 300%. Включившись в соревнование, бригада М.Ф.Солянина в июне 1944 г. выпустила 5 паровозов со средним простоем в ремонте 32,3 часа (вместо 48 на большом промысловом ремонте). Молодые производственники В. Росляков, В.А.Лунев, П.В. Хлопонин, И.Н.Кондратов, А.Толкачев, Г.С.Сороколетов активно боролись за вручение им переходящего знамени Чкаловского обкома ВЛКСМ.

В апреле 1942 года на Челкарском отделении железной дороги было заключено к предмайскому соцсоревнованию 24 групповых соцдоговора между отделениями, индивидуальные договора среди путевых обходчиков заключили 68 человек. В числе 240 работающих был 71 стахановец, 75 ударников, лунинца-путеобходчика — 22 человека.

В начале 1945 года за выполнение измерителей по ремонту вагонов Актюбинскому вагонному участку неоднократно присуждалось переходящее Красное знамя Обкома партии и Облисполкома.

Все проводимые мероприятия содействовали повышению и углублению технической грамотности железнодорожных кадров, их производственному росту, что постоянно находило свое отражение в улучшении работы транспорта. Воспитательное воздействие на молодежь оказывали кадровые рабочие, мастера, бригадиры, стахановцы, с которыми трудились новички. Привлечение к пропагандистско-агитационной работе кадровых железнодорожников помогло активизировать политико-воспитательную деятельность на предприятиях транспорта.

В четвертой главе — **Проблемы материально-бытовых условий на железнодорожном транспорте в годы Великой Отечественной войны** — констатируется, что в этот период были нарушены стабильные бытовые условия жизни населения, появились большие трудности в снабжении продовольствием и товарами. Осенью 1941 — летом 1942 гг. СССР временно потерял такие важные сельскохозяйственные и промышленные районы, как Украина, Белоруссия, Прибалтика. Большинство предприятий пищевой и легкой промышленности были переключены на выпуск оборонной продукции. Доля личного потребления трудящихся в составе совокупного общественного продукта снизилась с 42% в 1941 г. до 38% в 1942. Максимально возростала производственная нагрузка на каждого работника, сократилось до минимума время отдыха трудящихся, ужесточились наказания за нарушение производственной дисциплины. Удовлетворение минимальных потребностей людей в питании, одежде, жилье было сопряжено с огромными трудностями.

С целью улучшения материально-технического положения рабочих ремонтников подвижного состава, оборудования и инвентаря в депо, вагоноремонтных пунктах, в дистанциях пути, машино-путевых станциях и мастерских постановлением ГКО № 2081 от 23 июля 1942 г. с августа 1942. вводились новые ставки оплаты труда. Существенные прибавки к зарплате получали слесари по ремонту паровозов, котельщики, кузнецы, молотобойцы, газосварщики, бригадиры пути, путевые рабочие.

28 ноября 1943 г. нарком путей сообщения СССР Л.М.Каганович издал приказ «О внедрении новой формы одежды и новых знаков различия на железнодорожном транспорте». Ответственность за изготовление новой форменной одежды и знаков различия возлагалась на Главное управление материально-технического обеспечения НКПС и отдел форменного обмундирования.

На транспорте устанавливались персональные звания для руководящих работников, командиров старшего и среднего звена, на форменном

оборудовании вводились погоны и звезды. Это способствовало дальнейшему укреплению дисциплины, единоначалия, повышению трудовой активности работников стальных магистралей. Начальникам железных дорог присваивались звания генералов – директоров II-III рангов. Начальники предприятий, паровозных колонн особого резерва НКПС получали звания директора-подполковника, инженера майора, машинисты инструкторы инженер капитанов, старшие машинисты старших техников лейтенантов, машинисты техников – лейтенантов.

На паровозах для поездных бригад создавался неприкосновенный запас продовольствия. Порядок его хранения и использования, ассортимент и качество устанавливались индивидуально для каждой дороги. Ответственность за расходование возлагалась на начальников депо и старших машинистов. Для постоянного поддержания запаса продуктов, выделяемого для паровозных бригад, резервировалось до 56 тонн колбасы и 540 ящиков махорки, из них соответственно – 123 и 21 тонны колбасы для работников Оренбургской железной дороги. Приказом НКПС от 30 ноября 1941 г. №659Ц для поездных бригад дополнительно была разрешена продажа наборов продуктов еще на 10 дорогах. Однако этого было недостаточно и данные свидетельствуют о многочисленных бытовых и материальных проблемах как училищ, так и производственников.

Важное значение приобрело создание Правительством СССР отделов рабочего снабжения (ОРСов) и значительное увеличение количества подсобных хозяйств на транспорте. 19 февраля 1943 г. согласно Постановлению СНК СССР № 183 « Об организации Главного Управления рабочего снабжения НКПС » на всех магистралах создавалась сеть дорожных управлений (УРС) и отделов рабочего снабжения на предприятиях. Важным средством улучшения материально – бытового обслуживания железнодорожников стала правильная организация работы предприятий торговли и общественного питания. В 1941-1942 гг. они в основном справлялись с возложенными на них задачами, обеспечивая снабжение тружеников транспорта товарами и продуктами питания по государственным нормам. Вместе с тем в деятельности этой сферы имели место и серьезные недостатки. На ряде дорог (в том числе и прифронтовых) отмечались перебои в снабжении железнодорожников хлебом из-за неудовлетворительной организации его доставки. Такие факты зафиксированы на Оренбургской и других магистралах. На некоторых железных дорогах нарушалось правительственное постановление о выдаче дополнительного пайка поездным бригадам, были вскрыты и факты массового хищения, разбазаривания дефицитных продуктов и товаров, нарушения санитарных условий их хранения.

Массовое привлечение на железнодорожный транспорт новых кадров обусловило уже в первые военные годы необходимость совершенствования организации труда. Одной из важнейших мер стало установление для всех работников транспорта сдельно – прогрессивной и повременно – премиальной систем оплаты труда. Для поощрения самоотверженного труда передовиков железных дорог (особенно прифронтовых) использовалось премирование за перевыполнение производственных заданий. 14 мая 1942 г. ГКО принял постановление № 1750 « Об установлении Государственных премий для работников железнодорожного транспорта ». С 15 мая 1942 г. для коллективов железнодорожных магистралей были установлены ежемесячные первые и вторые премии за выполнение планов перевозок. Особо стимулировалось перевыполнение воинских перевозок. Специальные отчисления от прибыли магистралей были направлены для награждения отличившихся железнодорожников. Обеспечение устойчивого уровня заработной платы, создание продовольственной базы на транспорте, решение в меру возможностей военного времени жилищной проблемы и снабжения сыграли решающую роль в последовательном улучшении материального положения советских железнодорожников.

Особое внимание в исследовании уделяется медицинскому обслуживанию железнодорожников. Для них с первых дней начавшейся войны с большим напряжением трудились работники лечебных учреждений (больниц, поликлиник, линейных амбулаторий и фельдшерско-акушерских пунктов). На Оренбургской железной дороге работали государственные санитарные инспекторы, наделенные большими полномочиями. Их решения были обязательными как для железнодорожной администрации, так и для местных органов власти. О масштабах противоэпидемических мероприятий, выполненных на железных дорогах, свидетельствуют следующие данные. Только за десять месяцев 1943 г. на железных дорогах Оренбуржья было подвергнуто осмотру 8 163 поезда (около 500 тысяч вагонов), почти 2 миллиона пассажиров, из них 600 тысяч прошли санитарную обработку. Медики обнаружили и поместили в больницы 69 тысяч инфекционных больных и еще 30 тысяч – в специальные вагоны - изоляторы. Такая фильтрация населения в период массовых перемещений на железно-дорожном транспорте позволила предотвратить распространения эпидемий сыпного тифа.

В течение первых недель войны перестраивался характер работы больниц – их готовили к массовому приему раненых и больных, направляемых из прифронтовой зоны. Осуществлялась и массовая мобилизация врачей и фельдшеров из железнодорожных медицинских учреждений в ряды РККА. Например, железной дороге им. Ф.Э.Дзержинского известный врач – фтизиатр И.Н. Аршинов, с большим опытом медицинского обслуживания воинов

Красной армии в период гражданской войны, был направлен ведущим хирургом походно-полевых хирургических госпиталей на Ленинградский фронт. За участие в боевых операциях под Ленинградом военврач III ранга И.Н. Аршинов был награжден орденом Красной Звезды.

Медицинские работники прифронтовых дорог активно привлекались в ряды истребительных батальонов, народного ополчения. Так, в составе Оренбургского полка народного ополчения Чкалова в начале июля 1941 г. была сформирована санитарная рота. В её состав было зачислено 20 работников железнодорожной поликлиники, среди них медсестры В.Н. Хлебникова, М.А. Бутова, Л.А. Бартошевич (медсестра медицинской комнаты вокзала).

Уже через несколько дней после войны в глубокой тыл стали приходить эшелоны с ранеными. Так, 1 июля 1941 г. в Чкалов прибыл санитарный эшелон (в составе 9 вагонов) с ранеными красноармейцами. Их разгрузка и направление в лечебные учреждения была проведена относительно организованно.

В первые месяцы войны транспортировка раненных и больных бойцов Красной Армии (военно-санитарными поездами и обычными эшелонами) осуществлялась крайне неудовлетворительно 28 июля 1941 г. с Западного фронта в Чкалов прибыл поезд ранеными бойцами, которым в течение нескольких дней не было сделано даже перевязки. При этом поезд с ранеными бойцами проследовал через такие крупные железнодорожные узлы, как Чкалов, Орск, Бузулук. В Акбулаке не была организована встреча эшелона и срочное кормление раненных. В результате бюрократического отношения со стороны коменданта станции Орск и начальника эвакуационного пункта, находившиеся в эшелоне раненные, вынуждены были искать продукты вне его.

Администрация Кировского района Чкалова постарались оказать посильную помощь раненым, но её объемы были явно недостаточными. В связи с этим 28 июля 1941 г. Бюро Кировского РК ВКП (б) обсудило вопрос о бездушном отношении коменданта станции и руководства эвакуационного пункта к раненым бойцам. На заседание бюро были приглашены руководители всех предприятий Чкаловского железнодорожного узла и начальник поликлиники М.Н. Шахаев. Был разработан комплекс срочных мер для улучшения обслуживания раненных, следовавших в санитарных поездах.

Следует отметить, что не только в Чкалове, но и на других станциях не уделялось должного внимания организации приема раненных и командиров из военно-санитарных поездов в госпитали. Однако постепенно, к осени 1941 г., организация помощи больным на железнодорожном транспорте стала улучшаться. Например, коллектив эвакогоспиталя при Центральной клинической больнице НКПС, во главе с профессором Т.П. Панченковым, оказывал своевременную и квалифицированную медицинскую помощь

раненым, обеспечил возвращение в строй более 7 тысяч воинов Красной Армии. Самоотверженно трудились врачи Н.С. Жигалко, Т.И. Линник, Е.Д. Терян, И.И. Юдина, медицинские сестры О.М. Андреева, А.М. Захаренкова, А.С. Осипенко, Н.В. Сазонова и другие.

Во время войны квалифицированная медицинская помощь потребовалась и самим железнодорожникам. С этой целью в состав стационарных военно-эксплуатационных отделений (ВЭО), созданных в соответствии с Постановлением ГКО от 7 сентября 1942 г. № 2268-сс и приказом НКПС от 14 сентября 1942 г. № 941-сс, включался личный состав врачебно-санитарных участков. Их работники обеспечивали медицинское обслуживание железнодорожников.

За годы Великой Отечественной войны в стране было возвращено в строй 72,3% раненных и 90,6% больных воинов Красной Армии. В этом была большая заслуга личного состава военно-санитарных поездов, которые стали важным и оперативным средством восстановления их здоровья. Органы движения железнодорожного транспорта делали все возможное для оперативного продвижения военно-санитарных поездов, их экипировки, ремонта, обеспечения необходимым продовольствием и инструментарием.

В заключении диссертации излагаются основные итоги исследования:

- В годы войны Оренбургская железная дорога как важная составная часть транспортной системы Советского Союза осуществляла масштабные транзитные, местные пассажирские и грузовые перевозки. Основной объем работ выполнялся для удовлетворения потребностей народного хозяйства, нужд военной экономики. Из грузов мирного времени в числе перевозок значились каменный уголь, нефть, черные металлы, руда, лесные и хлебные грузы, которые в общем грузопотоке занимали 55 - 60 %. Перестройка службы дорог в соответствии с требованиями военного времени завершилась только к концу 1943 г. В 1941 - 1942 гг. наблюдается заметное снижение показателей в работе Оренбургской дороги, которая не имела возможности в полном объеме выполнять необходимые перевозки. Проблему топливного обеспечения транспортники реализовали благодаря движению за сбережение местных углей, отходов, камыша и т.п. Это способствовало тому, что в 1943 г. дороги уложились в жесткие лимиты, а в 1944 добились экономии топлива и горючесмазочных материалов.
- На осуществление военных и хозяйственных перевозок в первый год войны отрицательно сказывалось слабое развитие сети железнодорожных коммуникаций. Это обстоятельство заставило руководство спешно принять ряд решений о строительстве новых линий и восстановлении объектов, разрушенных в результате природных стихий. Сооружали их в основном за счет привлечения местного населения и лагерного состава НКВД.

Государственные и партийные органы на местах уделяли особое внимание пассажирским эшелонам, стремились максимально организовать миграционные потоки населения, создавая для этих целей эвакуационные пункты, которые решали объемный комплекс проблем социально-бытового значения и находились под строгим контролем. Установлено, что на Оренбургской железной дороге действовали 4 эвакуационных пункта, в работе которых наблюдался ряд недостатков, вызванных ограниченным финансированием.

- Перестройка железнодорожного транспорта на военный лад сопровождалась созданием специальных формирований НКПС – строительно-восстановительных и эксплуатационных подразделений, состоявших из работников территориальных железных дорог. В соответствии с Постановлением ГКО от 7 сентября 1942 г. «Об организации колонн паровозов особого резерва НКПС» создали 35 колонн, из них на Оренбургской и Южно-Уральской дорогах образовали 3 - ОРКП № 22, 24 и 25. Признавая значимость трудовых резервов, следует отметить, что немаловажная роль в подготовке новых рабочих принадлежала предприятиям, организовывавшим индивидуально-бригадные занятия, курсы повышения квалификации, стахановские школы и развивавшим систему ученичества. В годы войны систему профессиональной подготовки кадров приспособили к нуждам военного времени, что сыграло большую роль в обеспечении рабочей силой железнодорожного транспорта.
- Осуществить соответствующую перестройку во многом удалось благодаря инициативному движению железнодорожников. В годы войны творческая деятельность проявлялась в различных починах и движениях (лунинцы, стахановцы, комсомольско-молодежные бригады, социалистическое соревнование), что способствовало бесперебойному снабжению фронта и оборонной промышленности, давало ощутимый экономический эффект, продлевало сроки службы технических средств.
- Весомую роль в работе Оренбургской железной дороги сыграло Актюбинское отделение. Анализ его деятельности в годы войны позволяет сделать выводы, что оно смогло, несмотря на трудности, создать условия для важнейших перевозок.
- Оренбургские железнодорожники сыграли немалую роль в деятельности медицинской службы и в лечебно-эвакуационной работе. По мере того, как количество раненых и больных возрастало, они приложили немало усилий для улучшения бытовых условий в госпиталях, а также передачи медицинским учреждениям продовольственных запасов. Благодаря железнодорожному транспорту было перевезено огромное число больных и раненых, а также медицинское оборудование и медикаменты.

Основное содержание диссертации нашло свое отражение в следующих публикациях:

1. Оренбургская железная дорога в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.): Монография. – Алматы, 2007. – 312 с.
2. История Казахстана: Актюбинское отделение железной дороги в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.): Учебное пособие. – Актюбе, 2005. – 74 с.
3. Начальный этап перестройки Актюбинского отделения железной дороги на военный лад (1941-1942 гг.): Сб. материалов VI междунар. науч. конф. – Белово, 2006. – С. 295-299.
4. Кадровый состав актюбинских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) // III науч. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых: Сборник научных трудов. Часть I. – Прокопьевск, 2006. – С. 73-79.
5. Проблема трудовой дисциплины на Актюбинском отделении Оренбургской железной дороги в период великой Отечественной войны // Украина – Казахстан: перспективы научного сотрудничества: Сборник научных статей. – Киев, 2007. – С.130-141.
6. Производственная деятельность железнодорожников Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги в 1943-1945 гг. // Мат. междунар. научно-практич. конф. «Образование и наука – созданию конкурентоспособного Казахстана». – Актюбе, 2007. – С.339-341.
7. Медицинское обслуживание работников Актюбинского отделения железной дороги в годы ВОВ (1941-1945 гг.) // Мат. междунар. научно-практич. конф., посвящ. 50-летию основания КазГАТУ им. С. Сейфуллина «Актуальные вопросы гармоничного развития личности на современном этапе». – Астана, 2007. – С.43-45.
8. Продовольственная проблема на железнодорожном транспорте в годы Великой Отечественной войны (1941-1945) // Научно-метод. конф. «Образование: повышение качества в рамках трансформации системы подготовки специалистов с высшим профессиональным образованием». – Актюбе, 2007. – С.68-71.
9. Основные направления работы Оренбургской железной дороги для обслуживания фронта и тыла в начале Великой Отечественной войны (1941-1942 гг.) // Россия – Казахстан: перспективы научного сотрудничества. Сборник научных статей. – Оренбург, 2007. – С. 155-161.
10. Проблема медицинского обслуживания работников железных дорог Южного Урала в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) // Мат.

- междуна. научно-практич. конф., посвящ. 15-летию юбилею университета «Дуние». – Актобе, 2007. – С. 50-54.
11. Участие Оренбургских железнодорожников в мероприятиях по укреплению боеспособности Советской Армии (1941-1945гг) // Вестник Западно-Казахстанского государственного университета. – Уральск, 2007. – №4. – С. 41-48.
 12. Проблема трудовой дисциплины на Актюбинском отделении Оренбургской железной дороги в период Великой Отечественной войны // Украина – Казахстан: перспективы научного сотрудничества. Сборник научных статей. – Киев, 2007. – С.70-77.
 13. Перестройка технологий, условий труда железнодорожников Оренбургской железной дороги в 1941-1943 гг. // Вестник Актюбинского университета им. С.Баишева. – Актобе, 2007. – № 4. – С.111-115.
 14. Молодой потенциал в кадровом обеспечении Оренбургской железной дороги в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) // Мат. республ. научно-теоретич. конф. «Педагогическое образование: история и современность», посвящ. 85-летию педагогического образования в Актюбинской области. – Актобе, 2007. – С.174-180.
 15. Трудовой героизм оренбургских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны и его роль в формировании оборонной промышленности страны (1941-1945 гг.) // Вестник Актюбинского государственного педагогического института. – Актобе, 2007. – № 4. – С.111-117.
 16. Проблема мобилизации трудовых ресурсов на железнодорожном транспорте СССР в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) // Вестник Актюбинского государственного университета. – Актобе, 2007. – № 4. – С.100-105.
 17. Организация учебного процесса по подготовке трудовых резервов для Оренбургской железной дороги в годы Великой Отечественной войны (1941-1945гг) // Научный мир Казахстана. – Шымкент, 2008. – №1. – С.128-133.
 18. Мероприятия по повышению производительности труда на Оренбургской железной дороге в завершающий период Великой Отечественной войны (1944-1945гг) // Мат. междуна. научно-практич. конф. посвящ. М. Акмулле (малые Акмуллинские чтения). – Актобе, 2008. – С.22-31.
 19. Трудовая деятельность Актюбинских железнодорожников в материалах партийных собраний периода Великой Отечественной войны // Польша – Казахстан: перспективы научного сотрудничества: Сб. научных статей. – Краков, 2008. – С.119-228.

20. Участие спецформирований Оренбургской и Южно-Уральской железных дорог на фронтах Великой Отечественной войны (1941-1945гг) // Вестник НАН РК и АН СНГ. – Алматы, 2008. – №2. – С.79-88.
21. К вопросу об историографии истории Оренбургской железной дороги в годы Великой Отечественной войны // Отан тарихы. – Алматы, 2008. – №1. – С.102-112.
22. К вопросу о развитии творческой инициативы оренбургских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны (1941-1945гг) // Вестник КазНУ имени аль-Фараби. – Алматы, 2008. – №1. – С.168-172.
23. Государственные мероприятия по улучшению медицинского обслуживания работников Оренбургской и Южно-Уральской железных дорог в годы Великой Отечественной войны (1941-1945гг) // Вестник университета Кайнар. – Алматы, 2008. – №1. – С. 62-68.
24. Мероприятия по мобилизации и подготовке кадров среди молодежи на Оренбургской и Южно-уральской железных дорогах в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) // Казахская цивилизация. – Алматы, 2008. – № 1. – С.36-41.
25. К вопросу об организации лечебно-эвакуационной работы на Оренбургской железной дороге в годы ВОВ (1941-1945 гг.) // Вестник Западно-Казахстанского государственного университета. – Уральск, 2008. – № 1. – С.32-42.
26. Трудовой подвиг железнодорожников Оренбургской железной дороги и Южного Урала в годы ВОВ: Социалистические соревнования и его особенности в процессе развития военной экономики (1941-1945 гг.) // Поиск. – Алматы, 2008. – № 1. – С.160-165.
27. Роль Оренбургской железной дороги в осуществлении стратегических перевозок в период ВОВ (1941-1945 гг.) // Вестник национальной Академии наук РК. – Алматы, 2008. – № 1. – С.40-45.
28. Осуществление мероприятий по проведению всеобщего воинского обучения железнодорожников Оренбургской железной дороги в годы Великой Отечественной войны (1941-1945гг) // Вопросы истории Кыргызстана. – Бишкек, 2008. – № 1. – С.115-123.
29. Трудовой подвиг оренбургских железнодорожников на завершающем этапе Великой Отечественной войны (1944-1945гг) // Вопросы истории Кыргызстана. – Бишкек, 2008. – № 2. – С.57-63.
30. Развитие системы государственных трудовых резервов на Оренбургской железной дороге накануне и в период Великой Отечественной войны // Гуманитарные проблемы современности. – Бишкек, 2008. – Вып. № 9. – Научные труды молодых ученых. – С.56-62.

РЕЗЮМЕ

Ешпанов Владимир Сарсембаевич

«Железнодорожный транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.): на примере Оренбургской железной дороги»
диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук
по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Ключевые слова: железная дорога, транспорт, СССР, Оренбург, Великая Отечественная война, перевозки, трудовой подвиг, позитивный и негативный опыт.

Данное научное исследование является первой научной работой, в которой комплексно проанализированы основные направления работы железнодорожных магистралей и деятельность Оренбургской железной дороги в период Великой Отечественной войны.

Нынешние реалии диктуют настоятельную необходимость оценивать прошлое с позиций исторической объективности и системного подхода с использованием сравнительно-сопоставительного, структурно-логического, статистического и хронологического методов исследования.

В диссертации впервые, на основе большого фактического материала с введением в научный оборот новых данных, в обобщающем и систематизированном виде исследована работа железнодорожного транспорта Оренбургского и Актюбинского региона в условиях Великой Отечественной войны. Исследование ведется через рассмотрение таких проблем, как выяснение особенностей перевода работы железнодорожного транспорта на военные рельсы, установление хронологических рамок перестроенных мероприятий; освещение функционирования Оренбургской железной дороги и ее роли в решении военных, стратегических и хозяйственных задач в годы войны; раскрытие участия специальных железнодорожных формирований в восстановительных работах и снабженческих перевозках в ходе стратегических операций Советской армии.

В работе особое внимание уделяется деятельности Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги как малоизученного факта в истории Великой Отечественной войны. Рассматриваются источники и формы подготовки рабочих кадров для железных дорог, вклад южноуральских транспортников в мобилизацию внутренних ресурсов и совершенствование методов труда в военных условиях.

Впервые в отечественной историографии, на основе анализа конкретно-исторических фактов, объективно освещен вклад коллективов Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги в победу. Выявлены структурные изменения в составе железных дорог Актюбинской области, а также исследована система медицинского обслуживания работников Оренбургской железной дороги в годы Великой Отечественной войны.

В диссертации проанализированы многочисленные формы творческой инициативы железнодорожных работников, обобщен позитивный и негативный опыт, накопленный в ходе проведения социалистического соревнования.

Диссертация состоит из введения, четырех глав, заключения и списка использованных источников.

Ешпанов Владимир Сарсембаевичин 07.00.02 – Ата-Мекен тарыхы адистиги боюнча тарых илимдеринин доктору окумуштуу даражасын алуу үчүн жазылган
“СССР темир жол транспорту Улуу Ата Мекендик согуш учурунда (1941-1945 гг.): Оренбург темир жолунун мисалында” диссертациясына

РЕЗЮМЕ

Негизи сөздөр: темир жол, транспорт, СССР, Оренбург, Улуу Ата Мекендик согуш, жүк ташуу, эмгектеги каармандык, позитивтүү жана терс тажрыйба.

Бул изилдөө негизи боюнча алгачкы илимий иш болуп салалат, анткени анда Улуу Ата Мекендик согуш учурунда темир жол ишинин орчундуу багыттарына жана Оренбург темир жолунун ишмердүүлүгүнө комплекстүү түрдө анализ берилген.

Азыркы абал өткөн мезгилди тарыхый объектүүлүк жана системалык ыкка салып, салыштырма, логикалык, статистикалык, хронологиялык методдорунун позициялары менен аркылуу баало зарылчылыгын талап кылат.

Диссертацияда алгачкы жолу болуп көптөгөн фактылык материалдарынын негизинде жаны маалыматтарды киргизүү менен системалык, жалпылоо түрүндө Оренбург жана Актюбинск региондорунун темир жол транспортунун иши изилденген.

Изилдөө төмөнкү проблемалар аркылуу каралат: темир жол транспортун согуш учуруна келиштирүүнүн өзгөчүлүктөрүн аныктоо, кайракуруу иш-чаралардын хронологиялык мөөнөтүн аныктоо; согуштук, стратегиялык жана чарба маселелерин чечүүгө Оренбург темир жолчулардын ишмердүүлүгүн чагылдыруу; атайын темир жол бөлүктөрүнүн куруу иштеринде жана Советтик Армиянын стратегиялык иш-чараларында катышуусун изилдөө.

Диссертациялык иште Улуу Ата Мекен согуштун мурунку кездерде изилденбеген Оренбург темир жолунун Актюбинск бөлүгүнүн ишмердүүлүгүнө көп көңүл бөлүнөт.

Биринчи жолу улуттук тарыхнамада конкреттүү-тарыхый фактылардын анализинде Оренбург темир жолунун Актюбинск бөлүгүнүн жумушчуларынын жеңишке берген салымы объективдүү түрдө көрсөтүлөт.

Диссертациялык иште Актюбинск областынын темир жол түзүлүш өзгөрүлөрү, Оренбург темир жолунун жумушчуларын медициналык тейлөө системасы изилденет.

Диссертациялык иште ички ресурстарды мобилизациялоодо жана эмгек ыкмаларын жакшыртууда темиржолчулардын чыгармачалык инициативаларынын көптөгөн формаларын, социалистик мелдештин жүрүшүндө позитивтүү жана терс тажрыйбасын аныкталат.

Диссертация киришүүдөн, төрт бөлүмдөн, корутундудан жана пайдаланылган булактардын тизмесинен турат.

ANNOTATION

On VLADIMIR ESHPANOV'S dissertation "The Railway Transport of the USSR in the years of the Great Patriotic War (1941-1945) on the example of Orenburg Railway", which represented for getting science degrees of doctor of historical science on specialize 07.00.02 – Native History.

Key words: Railway, Transport, the USSR, Orenburg, the Great Patriotic War, rail transit, feat of arms, positive and negative experience.

Complex scientific research of the history of Orenburg railway functioning in the years of Great Patriotic War (1941-1945) is carried out for the first time in this dissertation. For a long period of time the history of Orenburg railway main-lines hasn't been represented as an independent aspect of research.

The following concept principles, composing its scientific-theoretical and methodological essence are being examined in this dissertation:

- * Orenburg railway had got special strategic significance. It linked the areas of Russia and Kazakhstan and was a link-junction between Ural, Kazakhstan, Middle Asia and Siberia.
- * Orenburg railwaymen provided mainly the volume of transportation to meet the demand of the economy sector, but not the military transportation (constituting 1/3 of the total goods turnover) as it is considered in the modern historical science.
- * Over 29 special railway formations, which played an important role in providing the restoration work in the Western Ukraine, Byelorussia, Czechoslovakia were created.
- * Personnel problems facing Orenburg railway were being solved in the plan of the use of different forms of mass training of railwaymen and schools of industrial trainees were oriented on the preparation of wagon craftsmen and engine-drivers on the territory of Aktubinsk region.
- * During the war years social competition on Orenburg railway was realized in the form of different initiatives and movements. In the early war years, individual and group formations of labour rivalry predominated, but starting with May, 1942 collective forms prevailed, contributing to carry out the production tasks.
- * During the Great Patriotic War, Aktubinsk railway department, connecting frontier areas of Russia and Kazakhstan, played a notable role in the activity of Orenburg railway. Strategically important transportation, especial of industrial equipment and raw materials for the economic enterprises were mainly transported by Aktubinsk railway department. It was the major task of the executive organs of this railway department and Aktubinsk region. Significance of Aktubinsk department was also in the fact, that its overall volume in the quantity of transportation on Orenburg main-lines amounted to 30% of the total transportation turnover.
- * Orenburg railwaymen played a significant role in providing medical services to the workers and employees. In the war period railwaymen transported a great number of wounded soldiers and sick people. Besides, the railway workers did everything to improve material – everyday amenities in hospitals and promoted the increase of the fighting spirit of people, who were in medical departments. Over 100000 railwaymen were treated in Orenburg railway hospitals.

Main principles of the dissertation found its reflection in more than 30 scientific publications, issued in Kazakhstan, Kirghistan, Russia, the Ukraine and Poland.

Бумага офсет., тираж 100 экз.
Формат 21x14,8/16, объем 12,37 п.л.
Отпечатано в ГПП «Мурас-басмасы при КГУ им. И. Арабаева