

*Л. И. Снегирева*

## ОТКОМАНДИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ НА ОСВОБОЖДЕННЫЕ ДОРОГИ СТРАНЫ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (НА МАТЕРИАЛАХ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ)

Рассматривается реэвакуация железнодорожников из Западно-Сибирского региона, вызванная необходимостью восстановления транспортных магистралей освобожденных районов страны. Изучен исторический опыт решения организационно-производственных проблем реэвакуации работников железнодорожного транспорта. Выявляются механизмы реализации основных направлений деятельности, ее масштабы и результаты. Исследование проведено в соответствии с основными принципами исторической науки. Реализуя принципы историзма, исследуются изучаемые процессы в их развитии, взаимодействии и изменении. В соответствии с принципом объективности использовались разные источники с целью всестороннего изучения вопроса. Проблемно-хронологический метод позволил рассматривать изучаемую проблему в динамике. Отмечена слабая изученность проблемы реэвакуации в целом и рассматриваемой в частности. Показано, что вопросы откомандирования железнодорожных кадров на Запад были в центре внимания руководителей сибирских областей. Акценты делаются на напряженности заданий, трудности их выполнения, недостатках и итогах. В выводе подчеркивается, что наивысшее напряжение в работе имело место в 1943 г., когда в широких масштабах развернулось восстановление народного хозяйства, в том числе и железнодорожных магистралей страны. Мобилизация в армию и реэвакуация привели к обновлению состава железнодорожников томской и омской дорог к концу войны на 70–75 %, что свидетельствовало о большой текучести кадров и создавало огромные трудности в работе железнодорожного транспорта региона.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, эвакуация, Наркомат путей сообщения (НКПС), Военно-эксплуатационное отделение (ВЭО), освобожденные районы, реэвакуация, восстановление народного хозяйства.

История Великой Отечественной войны была и остается актуальной. Уже более полувека она вызывает жаркие споры, в которых стороны придерживаются большей частью полярных суждений. Многие из опубликованного сегодня сохраняют свою историческую ценность, представляя собой в концентрированном виде народную память о величайшей драме и подвиге.

В годы войны в СССР имели место широкомасштабные миграционные процессы, связанные с эвакуацией и последующей реэвакуацией населения. В решении этих проблем в стране был накоплен уникальный опыт, осмысление которого необходимо и сегодня, что подтверждается происходящими в мире событиями: локальными войнами, техногенными катастрофами, стихийными бедствиями, событиями на Украине, миграционными потоками в Европе. Во всех этих случаях возникает масса проблем, которые необходимо решать.

В исторической литературе эвакуационно-реэвакуационные процессы относятся к числу слабо изученных, и прежде всего реэвакуация населения, на что обращалось внимание в исторических обзорах [1, с. 49–50]. Как разновидность вынужденной миграции реэвакуация в мировой практике не была новым явлением. Но по масштабам, условиям, последствиям проведенной в СССР реэвакуации аналогов не существует. Проблема эта многопланова и многогранна. Учитывая это, автор рассматривает лишь часть ее, а именно проблему откомандирования железнодорожных кадров на освобожденные дороги страны и ее решение в западно-сибирском тылу.

В первый период войны из прифронтовой полосы в тыл, по данным исследователя Г. А. Куманева, было эвакуировано 150 000 железнодорожников. Все они были распределены по тыловым железным дорогам. Работники Белостокской дороги были направлены на Казанскую, Ковельской – Пензенскую, Калининской – Пермскую, Эстонской – Горьковскую, Юго-Восточной – Томскую, Северо-Донецкой – Омскую дороги [2, с. 76]. В начале 1942 г. на томской и омской железных дорогах работало 2 715 эвакуированных железнодорожников [3, с. 190], в сентябре 1942 г. прибыло еще 8 500 человек с семьями. Расселены они были в пределах Томской железной дороги [4, л. 124]. Вместе с сибиряками они вносили немалый вклад в дело Победы. Многие показывали образцы высокопроизводительного труда. С началом реэвакуации эвакуированные специалисты покинули Западную Сибирь.

Немецко-фашистские оккупанты нанесли огромный урон железнодорожному транспорту. Из 54 дорог они разрушили и вывели из строя 32 магистралей (65 000 км), 13 000 мостов, тысячи станций и депо [5, с. 177].

Огромные разрушения, нанесенные противником железнодорожному транспорту, было невозможно ликвидировать силами и средствами жителей освобожденных районов, силами железнодорожников. Постановление ГКО «О восстановлении железных дорог» от 3 января 1942 г. обязывало НКПС сосредоточивать усилия и средства на первоочередном восстановлении железнодорожных направлений, от которых зависели темпы наступления Красной армии и помощь фронту. Для этого

в НКПС было создано Главное управление военно-восстановительных работ. В пределах фронтов руководство всеми железнодорожными восстановительными и заградительными работами осуществлялось уполномоченными Народного комиссариата путей сообщения по фронту, для чего при Управлении путей сообщения по фронту были созданы управления военно-восстановительных и заградительных работ. Это позволило концентрировать силы и средства на первоочередных объектах строительства. Для быстрого и успешного ввода в строй стальных магистралей были созданы специальные подвижные восстановительные и эксплуатационные формирования: военно-эксплуатационные отделения; строительные, монтажные и ремонтные подвижные поезда и др. В целях повышения дисциплины личного состава специальных подвижных восстановительных и эксплуатационных формирований НКПС весь их личный состав был переведен на положение состоявших в рядах Красной армии специальных подвижных восстановительных и эксплуатационных формирований НКПС: головных восстановительных отделов (гвоты); головных ремонтных поездов (горемов); поездов по ремонту связи (связьреммов); поездов по ремонту водоснабжения (водреммов); поездов по ремонту подвижного состава (подреммов); военно-эксплуатационных отделений (ВЭО) как передвижных, так и стационарных мостопоездов; строительных и монтажных поездов; военно-восстановительных служб и участков дорог; управлений восстановительных работ; уполномоченных НКПС на фронтах и Главного управления военно-восстановительных работ НКПС. На них было распространено действие уставов Красной армии – дисциплинарного, караульного и внутренней службы, статей Уголовного кодекса «О воинских преступлениях», а также всех льгот по налогам и пенсиям, которыми пользовались военнослужащие и их семьи.

Все расходы на восстановительные работы, в том числе и содержание Главного управления военно-восстановительных работ, были отнесены за счет сметы чрезвычайных расходов НКПС [6, с. 714–719]. В связи с начавшейся реэвакуацией 18 мая 1942 г. ГКО обязал наркомат обороны вернуть на транспорт призванных в Вооруженные силы машинистов, помощников машинистов и всех рабочих решающих профессий [7, с. 375–376]. Реэвакуация работников железнодорожного транспорта, о чем говорилось выше, началась в составе военно-эксплуатационных отделений (ВЭО). Эти подразделения были призваны осуществлять эксплуатационные работы на участках железных дорог в прифронтовой полосе. ВЭО следовали за передовыми частями Красной армии и на освобо-

жденных территориях организовывали восстановительные и перевозочные работы. Только в первое ВЭО, скомплектованное на Томской железной дороге из сибиряков и эвакуированных в начале 1942 г., вошло 960 железнодорожников разных специальностей. В 1942 г. на сибирских магистралях были сформированы несколько мостовосстановительных поездов и особые паровозные колонны особого резерва (НКПС) из 1 800 человек (эвакуированных и сибиряков) [5, с. 82]. Паровозные колонны особого резерва НКПС стали создаваться с началом Сталинградской битвы главным образом из эвакуированных железнодорожников, которых по особому распоряжению НКПС отзывали с дорог, на которые они были эвакуированы. В 1943 г. на Томской железной дороге был сформирован коллектив ВЭО-43 из эвакуированных железнодорожников и сибиряков. Они были направлены на восстановление Октябрьской железной дороги, получив задание восстановить участок дороги между станциями Поповка, Чудово, Луга – Псков, Выборг. На протяжении от Луги до Пскова не было ни одного пассажирского депо. Выполняя задание, коллектив ВЭО-43 трудился самоотверженно. Несмотря на огромные трудности в работе, движение на этом участке было открыто вовремя. Для успешного ведения работы по погрузке и выгрузке вагонов были созданы специальные стахановские подразделения, рабочие которых изо дня в день перевыполняли сменные задания, нагружая и выгружая в сутки по 900 вагонов. Все это позволило коллективу более чем на 30 % против нормы сократить простой вагонов и систематически перевыполнять задания фронта по продвижению поездов [8, с. 2; 9, с. 2].

В период выполнения большой и ответственной задачи по вводу в строй Выборгского паровозоремонтного завода имени командиров ВЭО-43 Коноваленко, Солодина, Вельдяцкого, Рассохина, Улитина слышались на самых тяжелых и ответственных участках. Восстановление завода осуществлялось круглосуточно. В конце октября 1944 г. ремонтный завод был сдан в эксплуатацию с оценкой «отлично». А в ноябре из его стен вышли первые отремонтированные паровозы и вагоны [9].

О мужестве и трудовом героизме коллектива ВЭО-43 неоднократно сообщала газета «Гудок» [9]. Их героический труд по достоинству оценила Родина. Почти весь личный состав ВЭО-43 был занесен в «Книгу подарков Матери-Родине». Сотни бойцов и командиров отделения были награждены орденами и медалями [10, с. 1].

Вместе восстанавливали сибиряки и реэвакуированные из Западной Сибири железнодорожники донецкие магистрали. Еще дымились пожарища в городах и селах Донбасса, а прибывшие по реэва-

куации железнодорожники вместе с посланными с Томской дороги кадрами начали восстанавливать пути, цехи и подвижной состав Южно-Донецкой железной дороги. С помощью томичей были оборудованы два ремонтно-восстановительных поезда, специальные ремонтные мастерские, рельсо-сварочный и мостовосстановительный поезда, подвижной военно-продовольственный пункт и паровозоремонтные колонны. В 1943 г. для восстанавливаемых дорог коллектив Томской железнодорожной магистрали направил 627 паровозов, укомплектованных полностью паровозными бригадами из эвакуированных и сибиряков [11, с. 254]. Коллектив Омской железной дороги шефствовал над Северо-Донецкой дорогой. Только в 1943 г. туда было направлено 2 805 железнодорожников [5, с. 181].

В начале 1944 г. на Томской железной дороге было скомплектовано новое военно-эксплуатационное отделение (ВЭО-44) из 1 200 человек эвакуированных и сибирских железнодорожников, коллектив которого самоотверженно трудился на прифронтовой Кировской железной дороге [5, с. 143].

Постановлением № 4633-с «О неотложных мерах по укреплению хозяйства железных дорог, освобожденных от немецкой оккупации» от 22 ноября 1943 г. ГКО обязал все наркоматы, совнаркомы союзных республик, крайисполкомы и облисполкомы к 1 января 1944 г. вернуть на эти дороги всех ранее эвакуированных железнодорожников, перешедших во время эвакуации на работу в промышленность и нетранспортные организации [12, л. 51]. С целью быстрее восстановления прифронтовых и освобожденных дорог Советское правительство дало указание: все собранные на 1 апреля 1943 г. в фонд обороны средства направить на восстановление железных дорог [5, с. 178]. Учитывая исключительную важность постановления ГКО № 4633-с для укомплектования кадрами железных дорог, освобожденных от врага, НКПС возложил персональную ответственность за своевременное и точное выполнение этого постановления по томской и омской дорогам на заместителей начальников дорог по кадрам. Они назначались уполномоченными НКПС по выявлению и откомандированию эвакуированных железнодорожных кадров и обязаны были ежедневно докладывать зам. наркома пути С. Багаеву о количестве выявленных и откомандированных железнодорожников и всех случаях невыполнения постановления ГКО [12]. 15, 17 декабря 1943 г. Новосибирский, Кемеровский, 26 – Омский облисполкомы, а 29 – Алтайский крайисполком вынесли по этому вопросу свои решения [13, л. 19–20; 14, л. 47–48; 15, л. 19; 16, л. 39–40; 17, л. 165].

В декабре 1943 г. решение о выявлении и возвращении на прежние места работы всех эвакуиро-

ванных железнодорожных кадров приняло бюро Вокзального райкома партии г. Томска [18, л. 5]. Выполняя принятые решения, партийные и советские организации вели большую и разностороннюю работу: проводили совещания начальников отделов кадров, руководителей учреждений и предприятий; создавали группы переучета и отбора кадров на предприятиях, комиссий по выявлению эвакуированных работников; направляли на предприятия и в районы областей с той же целью специальных уполномоченных. По решению узлового партийного комитета ст. Барнаул, например, для выявления эвакуированных железнодорожников была создана группа из партактива узла, в которую вошли коммунисты т. Попов, Кузьмин, Безверхов, Савенков, Жбанников, Буланов, Важев, Косиненко, которые вели эту работу, распределившись по предприятиям города, выявив 326 человек. Только в Железнодорожном районе г. Барнаула на 1 января 1944 г. было выявлено 197 человек [19, л. 23–25; л. 1].

В Омской области для выявления эвакуированных железнодорожных кадров, занятых в нетранспортных организациях, партийная организация совместно с руководством дороги командировала в ноябре 1943 г. в областной и крупные районные исполкомы своих представителей, возложив на них персональную ответственность за выполнение задания. Все это и деятельность местных комитетов позволили выявить 561 человека, в том числе 362 – на заводах, 124 – на других предприятиях и в учреждениях, 75 – в сельской местности, а к середине декабря 1943 г. еще 784 человека, из них 607 – в городах и 177 в районах области, а всего 1 830 человек [20, л. 143; л. 25]. Подобная работа проводилась и на Томской железной дороге. Здесь только в нетранспортных организациях за ноябрь 1943 г. было выявлено 302 эвакуированных железнодорожника, а всего до конца 1943 года – 1 935 человек [21, л. 19].

Несмотря на жесткие требования НКПС откомандировать всех эвакуированных железнодорожников, занятых в нетранспортных организациях, было немало случаев, когда их не отпускали с заводов, где положение с кадрами было тяжелым. Об этом свидетельствует ряд документов, в том числе справка отдела кадров Томской железной дороги, направленная Новосибирскому обкому ВКП(б) в декабре 1943 г. «О невозвращенных эвакуированных железнодорожниках заводами» [12, л. 52]. В ней указывалось, что на заводе № 617 начальником железнодорожного цеха работает дорожный мастер Одесской железной дороги А. Д. Лебедев. Отношением № 2029 от 9.XI.1943 г. Томская железная дорога просила директора завода освободить А. Д. Лебедева от занимаемой должности для отко-

Таблица 1

*Состав (по профессиям) железнодорожников, выехавших с томской и омской железных дорог по реэвакуации в конце декабря 1943 г.\**

Профессия	Откомандировано эвакуированных железнодорожников		
	Томская железная дорога	Омская железная дорога	Всего
Машинисты	125	193	318
Помощники машинистов	70	133	203
Кочегары	18	58	76
Кондукторы	27	49	76
Дежурные по станции	89	31	120
Поездные вагонные мастера	8	13	21
Осмотрщики вагонов и слесари-вагонники	63	75	138
Телеграфисты	15	16	31
Путевые движенцы	17	7	24
Путевые осмотрщики	–	8	8
Слесари-паровозники	28	142	170
Проводники вагонов	–	43	43
Электромеханики	35	27	62
Монтеры СПБ	17	11	28
Составители поездов	14	9	23
Рабочие	–	90	90
Путевые дорожные бригады	5	6	11
Прочие специалисты	1404	891	2295
<b>ИТОГО</b>	<b>1935</b>	<b>1830</b>	<b>3765</b>

\* Источник: Архив Западно-Сибирской железной дороги. Ф. 2. Оп. 17. Д. 15. Л. 7; Ф. 3. Оп. 16. Д. 7. Л. 17–18. В данные таблицы не входят данные об откомандировании по персональным вызовам Наркомата путей сообщения и железнодорожников в спецформированиях.

Таблица 2

*Состав железнодорожников, выехавших по реэвакуации на прифронтовые магистрали с Омской железной дороги в 1945 г. (по службам)\**

Наименование службы	Число железнодорожников	
	Абс.	%
Паровозная	463	54
Движения	160	18,6
Вагонная	98	11,5
Пути	57	6,7
Связи	29	3,4
Пассажирская	26	3,1
Грузовая	23	2,7
<b>Итого</b>	<b>856</b>	<b>100</b>

\* Источник: Архив Западно-Сибирской железной дороги. Ф. 2. Оп. 17. Д. 19. Л. 14.

мандирования на Одесскую дорогу. В освобождении А. Д. Лебедева заводом было отказано. В связи с этим отдел кадров дороги вынужден был обратиться в Заельцовский райком ВКП(б) г. Новосибирска с просьбой оказать содействие в откомандировании А. Д. Лебедева [12, л. 52]. С завода № 188 не отпускали работавшего там помощника машиниста Белорусской железной дороги А. И. Синькина. Для положительного решения вопроса потребовалось вмешательство Транспортного отдела обкома партии. Не отпускали с работы на заводе № 590 слесаря паровозного депо Юго-Восточной железной дороги А. Ф. Лапиндина, машиниста Белорусской железной дороги П. В. Чудимова, работавшего на заводе им. Чкалова, и других. Во всех этих случаях Томская дорога решала эти вопросы через партийные органы [12]. Возвращение эвакуированных железнодорожников на освобожденные и освобождаемые дороги производилось организованным порядком, в отдельных вагонах. Они обеспечивались питанием на дорогу, проездными документами и деньгами в счет суточных по 500 руб. каждому [12, л. 51].

Несмотря на трудности решения этого вопроса, разрушенным врагом железным дорогам была оказана значительная помощь. Проведенная работа позволила в 1943 г. реэвакуировать с томской и омской железных дорог 3 765 человек, занятых в нетранспортных организациях. О составе откомандированных железнодорожников можно судить по данным табл. 1.

Из табл. 1 видно, что реэвакуированные железнодорожники представляли квалифицированную часть кадров ведущих профессий, в которых нуждались разрушенные магистрали. Из откомандированных в это время с томской и омской железных дорог четвертую часть составляли машинисты, их помощники и кочегары. Еще нагляднее эту мысль подтверждают материалы табл. 2.

Представленные данные свидетельствуют о том, что более 84 % работников, выехавших по реэвакуации с Омской железной дороги, приходилось на три ведущие службы: паровозную, вагонную и движения.

В целом в 1943 г. на восстановление разрушенных дорог было откомандировано около 15 тыс. железнодорожников различных специальностей, т. е. примерно 11 % всего состава рабочих и служащих омской и томской дорог [5, с. 179]. В связи с острой нехваткой кадров на освобожденных дорогах и огромными их разрушениями туда направляли и сибиряков. По данным годовых отчетов дорог Западной Сибири за 1942–1945 гг., на западные магистрали страны выехало свыше 20 823 железнодорожников (включая сибиряков) (табл. 3).

## Откомандирование кадров в освобожденные районы страны с томской и омской железных дорог (1942–1945 гг.)\*

Вид откомандирования	Томская железная дорога				Омская железная дорога			Всего за 1942–1945 гг.
	1942	1943	1944	1945	1943	1944	1945	
Спецформирования	2510	2982	2642	–	–	–	–	8134
Направление группами и поодиночке	–	2640	255	891	1319	1093	856	7054
Резвакуировано массово	422	1935	380	–	1830	1268	–	5635
Итого	2932	7557	3277**	891	3149	2361	856	20823***

\* Источник: Архив Западно-Сибирской железной дороги. Ф. 2. Оп. 17. Д. 15. Л. 7; Д. 17. Л. 6; Д. 19. Л. 14; Ф. 3. Оп. 17. Д. 7. Л. 16–18; Д. 8. Л. 4–5; Д. 10. Л. 19; Ф. 3. Оп. 17. Д. 4. Л. 12; Д. 5. Л. 27.

\*\* По другим данным, в 1944 г. с Томской железной дороги было откомандировано на запад не 3 277 человек, а 5 286 человек. См. Архив Западно-Сибирской железной дороги. Ф. 3. Оп. 16. Д. 1222. Л. 73.

\*\*\* В справке управления Томской железной дороги, посланной в Новосибирский обком ВКП(б), в июле 1945 г. давалась другая цифра – 36 220 человек, т. е. более половины всего состава дороги (см.: Елизаров И. В. Деятельность партийных организаций по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта Западной Сибири в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Томск, 1979. С. 143). Автор разделяет точку зрения исследователя И. В. Елизарова, что эта цифра является завышенной. Цифра 20 823 человек более реальна. Она же получена и составителями сборника «Опыт работы Томской железной дороги в период Великой Отечественной войны» в 1946 г. (там же).

Война и реэвакуация отрицательно повлияли на состояние железнодорожного транспорта. По данным исследователя И. В. Елизарова, за годы войны для восстановления прифронтовых магистралей и в различные спецформирования Наркомата путей сообщения только с Томской железной дороги было откомандировано около 20 % рядового и 25 % командно-технического состава [5, с. 82]. В справке Управления Томской железной дороги, направленной в Новосибирский обком ВКП(б), в июле 1945 г. давалась другая цифра – 36 220 человек из 78 000 работающих, т. е. 46,4 % всего состава дороги [5, с. 143]. Наивысшее напряжение в работе имело место в 1943 г., когда в

широких масштабах развернулось восстановление народного хозяйства, в том числе и железнодорожных магистралей страны. По данным И. В. Елизарова, на сибирских дорогах в целом обновление кадров составляло 70–75 % [5, с. 82], а по данным Г. А. Докучаева – 60–90 % [22, с. 174]. В целом на железных дорогах страны к началу 1945 г. только 37,5 % работников имели непрерывный стаж с 1941 г., остальные 62,5 % были приняты на работу в годы войны [22]. Все это свидетельствовало о большой текучести кадров, что создавало колоссальные трудности в работе железнодорожного транспорта как в стране, так и в Западно-Сибирском регионе.

## Список литературы

1. Алексеев В. В., Гуцин Н. Я. Трудовой подвиг сибиряков в годы Великой Отечественной войны (итоги и задачи изучения) // Сибирь в Великой Отечественной войне: докл. пленар. заседания Всесоюз. науч. конф. (г. Новосибирск, 5–6 марта 1985 г.). Новосибирск, 1985. С. 49–50.
2. Куманев Г. А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). М., 1963. 207 с.
3. Шейко Е. И. Помощь сибиряков освобожденным районам // Сибиряки – фронту. Новосибирск, 1971. С. 190.
4. Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф. Оп. 1. Д. 200.
5. Елизаров И. В. Деятельность партийных организаций по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта Западной Сибири в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Томск, 1979. 199 с.
6. Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам: сб. док. М., 1957. Т. 2. 888 с.
7. Советская экономика в период Великой Отечественной войны. 1941–1945. М., 1970. 502 с.
8. Железнодорожник Кузбасса. 1944. 9 сентября.
9. Гудок. 1944. 22 декабря.
10. Железнодорожник Кузбасса. 1945. 23 февраля.
11. Куманев Г. А. На службе фронта и тыла. М., 1976. 424 с.
12. ГАО. Ф. П-4. Оп. 33. Д. 729.
13. ГАО. Ф. П-4. Оп. 33. Д. 829.

14. Государственный архив Кемеровской области (ГАКО). Ф. П-75. Оп. 1. Д. 13.
15. ГАКО. Ф. Р-790. Оп. 1. Д. 14. Л. 19.
16. Исторический архив Омской области (ИсАОО). Ф. 17. Оп. 18. Д. 79.
17. Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. Р-834. Оп. 1. Д. 147.
18. Центр документации новейшей истории Томской области (ЦДНИТО). Ф. 630. Оп. 1. Д. 471.
19. ГААК. Ф. П-10. Оп. 27. Д. 105; Д. 127.
20. ИсАОО. Ф. 437. Оп. 5. Д. 23; Д. 40.
21. ГАНО. Ф. П-4. Оп. 7. Д. 193.
22. Докучаева Г. А. Сибирский тыл в Великой Отечественной войне. Новосибирск, 1969. 324 с.

Снегирева Л.И., кандидат исторических наук, доцент, Почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации.

**Томский государственный педагогический университет.**

Ул. Киевская, 60, Томск, Россия, 634061.

E-mail: snegireva@vtomske.ru

Материал поступил в редакцию 09.02.2016.

*L. I. Snegireva*

### THE ASSIGNMENT OF THE RAILWAY PERSONNEL TO THE LIBERATED RAILROADS OF THE COUNTRY IN THE YEARS OF THE GREAT PATRIOTIC WAR (ON THE MATERIALS OF WEST SIBERIA)

The article considers the re-evacuation of railroad personnel from West-Siberian Region caused by the necessity of reconstruction of the arterial railroads in the liberated areas of the country. The article aims to examine the historical experience of solving organization and production problems of the railroad transport personnel re-evacuation. The author seeks to identify the mechanisms of implementation of the main lines of the activity, its scope and results. The research was aligned with the basic principles of historical science. Implementing historicism principles, the author regarded the re-evacuation processes in their development, interaction and changes. According to the objectivity principle and in order to perform a comprehensive research the author referred to diverse sources. Problem- and chronology-based method allowed to investigate the problem in its dynamics. The problem of re-evacuation in whole and in particular appears to be understudied. The article evinces that the questions of railroad transport personnel assignment to the west were the focus of the Siberian authorities' attention. The article emphasizes the high tension of the challenges, their hardness, faults and outcomes. In conclusion the author highlights that the work was the most strenuous in 1943, at the time of the extensive national economy restoration, which included the arterial railroads of the country. Army mobilization and re-evacuation had resulted into the 70–75 % renewal of the railway personnel of Tomsk and Omsk railroads by the end of the war that indicated the significant employee turnover and made serious difficulties for the railway transport work in the region.

**Key words:** *the Great Patriotic War; evacuation, the People's Commissariat for Communication Lines, the War-Exploitation Department, liberated areas, re-evacuation, national economy restoration.*

### References

1. Alekseev V. V., Gushchin N. Ya. Trudovoy podvig sibiryakov v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (itogi i zadachi izucheniya) [The heroic labour of Siberian people in the years of the Great Patriotic War (its outcomes and research tasks)]. *Sibir' v Velikoy Otechestvennoy voynе: doklady plenarnogo zasedaniya Vsesoyuznoy nauchnoy konferentsii (g. Novosibirsk, 5–6 marta 1985 g.)* [Siberia in the Great Patriotic War: the reports of the plenary session of the All-Soviet-Union scientific conference (Novosibirsk, 5 March 1985)]. Novosibirsk, 1985. Pp. 49–50 (in Russian).
2. Kumanev G. A. Sovetskiye zheleznodorozhniki v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1945 gg.) [Soviet railway employees in the years of the Great Patriotic War (1941–1945)]. Moscow, 1963. 207 p. (in Russian).
3. Sheyko E. I. Pomoshch' sibiryakov osvobodzhennym rayonam [Siberian people's help to the liberated areas]. *Sibiryaki – frontu – Siberians' aid to the Soviet people at the front*. Novosibirsk, 1971. P. 190 (in Russian).
4. Gosudarstvennyy arkhiv Novosibirskoy oblasti (GANO) [The State Archive of Novosibirsk Region]. F. P-1020, o. 1, d. 200 (in Russian).
5. Elizarov I. V. Deyatel'nost' partiynykh organizatsiy po obespecheniyu bespereboynoy raboty zheleznodorozhnogo transporta Zapadnoy Sibiri v gody Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945 gg. [The party organizations' activities in ensuring the sustainable work of West Siberian railroad transport in the years of the Great Patriotic War of 1941–1945]. Tomsk, 1979. 199 p. (in Russian).
6. Direktivy KPSS i Sovetskogo pravitel'stva po khozyaystvennym voprosam: sb. dok. [The Directives of the Communist Party of the Soviet Union and the Soviet Government for the economic problems: collection of documents]. Moscow, 1957. V. 2. 888 p. (in Russian).
7. Sovetskaya ekonomika v period Velikoy Otechestvennoy voyny. 1941–1945 [Soviet economy in the period of the Great Patriotic War. 1941–1945]. Moscow, 1970. 502 p. (in Russian).

8. *Zheleznodorozhnik Kuzbassa – Railroad Worker of the Kuznetsk Basin*. 9 September 1944 (in Russian).
9. *Gudok – Whistle*. 22 December 1944 (in Russian).
10. *Zheleznodorozhnik Kuzbassa – Railroad Worker of the Kuznetsk Basin*. 23 February 1945 (in Russian).
11. Kumanev G. A. *Na sluzhbe fronta i tyla* [In the service to the front line and rear area]. Moscow, 1976. 424 p. (in Russian).
12. *Gosudarstvennyy arkhiv Novosibirskoy oblasti (GANO)* [The State Archive of Novosibirsk Region]. F. P-4. O. 33. D. 729 (in Russian).
13. *Gosudarstvennyy arkhiv Novosibirskoy oblasti (GANO)* [The State Archive of Novosibirsk Region]. F. P-4. O. 33. D. 829 (in Russian).
14. *Gosudarstvennyy arkhiv Kemerovskoy oblasti (GAKO)* [The State Archive of Kemerovo Region]. F. P-75. O. 1. D. 13 (in Russian).
15. *Gosudarstvennyy arkhiv Kemerovskoy oblasti* [The State Archive of Kemerovo Region]. F. P-790. O. 1. D. 14. L. 19 (in Russian).
16. *Istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (IAOO)* [The Historical Archive of Omsk Region]. F. 17. O. 18. D. 79 (in Russian).
17. *Gosudarstvennyy arkhiv Altayskogo kraya (GAAK)* [The State Archive of Altai Territory]. F. P-834. O. 1. D. 147 (in Russian).
18. *Tsentr dokumentatsii noveyshey istorii Tomskoy oblasti* [The Centre for the Contemporary History of Tomsk Region]. F. 630. O. 1. D. 471 (in Russian).
19. *Gosudarstvennyy arkhiv Altayskogo kraya (GAAK)* [The State Archive of Altai Territory]. F. P-10, o. 27, d. 105; d. 127 (in Russian).
20. *Istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti (IAOO)* [The Historical Archive of Omsk Region]. F. 437, o. 5, d. 23; d. 40 (in Russian).
21. *Gosudarstvennyy arkhiv Novosibirskoy oblasti (GANO)* [The State archive of Novosibirsk Region]. F. P-4, o. 7, d. 193 (in Russian).
22. Dokuchaeva G. A. *Sibirskiy tyl v Velikoy Otechestvennoy voyne* [Siberian rear area in the Great Patriotic War]. Novosibirsk, 1969. 324 p. (in Russian).

Snegireva L. I.

**Tomsk State Pedagogical University.**

Ul. Kievskaya, 60, Tomsk, Russia, 634061.

E-mail: snegireva@vtomske.ru