

## ЭВАКУАЦИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (НА МАТЕРИАЛАХ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ)

Сделана попытка внести посильный вклад в изучение важнейшей составляющей проблемы эвакуации – транспортировки населения из прифронтовых областей в западносибирский тыл. Анализируется состояние железнодорожного транспорта накануне войны, отмечается его недостаточная мобилизационная готовность, отсутствие единого законченного плана оперативных перевозок на случай возникновения боевых действий, что создало дополнительные трудности в его работе в трагических условиях начала Великой Отечественной войны. Показаны меры по перестройке работы железнодорожного транспорта в связи с началом военных действий в целом на дорогах сибирских магистралей, трудности проводимых мероприятий, стремление вражеских войск парализовать эвакуоперевозки, ошибки, нарушения установленных правил приема и отправки поездов с эвакуированным населением, случаи несогласованности действий служб движения дорог и эвакуопунктов. Рассматриваются чрезвычайные меры, предпринятые ГКО, ЦК ВКП (б), СНК СССР, Совета по эвакуации и местных властных структур по преодолению недостатков, просчетов, по ускорению продвижения эшелонов с эвакуантами и их итоги. Делается вывод о том, что железнодорожный транспорт, железнодорожники вынесли на себе основную тяжесть перевозок при эвакуации населения в регион. Более миллиона эвакуантов приняла Западная Сибирь, обеспечив им спасение от фашистского порабощения и гибели.

**Ключевые слова:** *железнодорожный транспорт, Великая Отечественная война, эвакуация, эвакуированное население, чрезвычайные меры.*

События Великой Отечественной войны остаются в центре внимания российских историков. Многие из них нуждаются в объективном и беспристрастном исследовании. К ним относится и проблема организации и проведения эвакуации производительных сил, которая по своим масштабам и срокам была уникальной, без которой невозможно было сохранить основную экономическую базу страны, организовать прочный тыл и переключить народное хозяйство на выпуск продукции для фронта. Нельзя сказать, что эта проблема не привлекала внимание исследователей. Еще в 60–80-е гг. появились работы Уродкова [1, с. 34–48], И. И. Белоносова [2], А. В. Удрис [3], Ж. С. Сергазина [4], посвященные эвакуации населения. Весомый вклад в изучение темы эвакуации и проблем, ею порожденных, внесли сибирские историки [5, 6]. С 1990 г., привлекая новые архивные данные и не будучи связанными рамками официальных доктрин, исследователи стали пересматривать некоторые аспекты эвакуации, давать новые оценки [7, с. 52]. Несмотря на определенные успехи, достигнутые в изучении рассматриваемой проблемы, в исторической литературе, в том числе и западносибирской, тема эвакуации населения не получила полного и всестороннего освещения. Данная статья является попыткой внести посильный вклад в изучение важнейшей составляющей проблемы эвакуации – транспортировки населения в западносибирский тыл.

К началу войны страна не имела четко разработанных планов эвакуации. С первых дней ее проведения руководство СССР столкнулось с серьезными трудностями. Внезапность фашистской агрес-

сии, громадные размеры развернувшегося театра военных действий, массированные удары с воздуха, артиллерийские обстрелы, превращение многих городов и сел в арену ожесточенных сражений – все это создало исключительные сложности во время эвакуации, потребовав от советских людей огромного физического и морального напряжения. Работу по эвакуации возглавили ЦК ВКП (б), Государственный Комитет Обороны, созданный 30 июня 1941 г., и СНК СССР. Эвакуация потребовала создания и специальных органов – Совета по эвакуации (24 июня 1941 г.) под руководством Н. М. Шверника, Управления по эвакуации населения (26 сентября 1941 г., которое возглавил зам. председателя СНК РСФСР К. Д. Панфилов и другие [8, с. 19, 20, 23].

Для решения важнейшей стратегической задачи перебазирования крупных людских и материальных ресурсов из угрожаемых районов в тыл, были приняты специальные постановления, разработаны законодательные и административно-правовые акты, в которых определялись основные направления проводимой работы [8, с. 281–307]. Важнейшими документами в этом направлении были: постановления ЦК ВКП (б) и СНК СССР от 27 июня 1941 г. «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества» [9, с. 547] и 5 июля 1941 г. «О порядке эвакуации населения в военное время» [9, с. 547–548]. Они стали программой деятельности органов власти на местах по решению вставших перед страной задач. Эвакуация населения была проведена в два этапа. На первом она была наиболее массовой и шла с лета 1941 г. до весны 1942 г. На втором

она проводилась в меньших размерах, с более ограниченной территории с лета 1942 г. по осень 1943 г.

Успех эвакуации во многом зависел от четкой деятельности транспорта. Война серьезно осложнила его работу, потребовала приспособления всей транспортной системы страны к новым условиям и задачам. Огромный объем перевозок пришлось осуществлять при сократившихся его возможностях. Большие потери понес речной флот, к тому же значительная часть самоходных и несамоходных судов была передана военным организациям. В связи с мобилизацией в армию вдвое уменьшился в народном хозяйстве парк грузовых автомашин. Многие подразделения Гражданского воздушного флота (ГВФ) были преобразованы в специальные авиационные части и принимали непосредственное участие в военных действиях [10, с. 231]. Учитывая эти обстоятельства, ЦК ВКП (б) и СНК СССР осуществление перевозок до пунктов размещения эвакуированного населения возложили на Наркомат путей сообщения (НКПС) [9, с. 547].

К началу войны на железнодорожном транспорте работало 1 725 тыс. человек [11, с. 80]. Именно железнодорожникам в первую очередь предстояло осуществить невиданное в истории по размерам и срокам перемещение производительных сил с запада на восток. На долю железнодорожного транспорта в годы войны пришлось 80 % суммарного грузооборота [12, с. 34].

В довоенные годы строительству железных дорог уделялось серьезное внимание. К началу войны их эксплуатационная длина достигла 106,1 тыс. км. СССР занимал по этому показателю второе место в мире после США. Удельный вес протяженности двухпутных и многопутных линий составлял 27 % общей протяженности железнодорожных линий, что значительно увеличивало пропускную способность в том числе и сибирской магистрали. На всем ее протяжении были уложены вторые пути. Был обновлен и увеличен подвижной состав, реконструирован вагонный парк [13, с. 309–311].

Однако в развитии железнодорожного транспорта имели место и серьезные недостатки. Страна не смогла в должной мере развить железнодорожную сеть в восточных районах. Протяженность железных дорог здесь росла медленнее. Пропускная способность железнодорожных линий Киров – Пермь – Свердловск – Тюмень – Омск в довоенные годы отставала от развития промышленности на востоке [13, с. 333]. Недостаточно были развиты станции и узлы, особенно на направлениях, соединяющих Центр с Сибирью, Средней Азией и Кавказом, что ограничивало емкость станций [14, с. 117]. И хотя накануне войны здесь велись работы по решению этой проблемы, увеличить про-

пускную способность железных дорог удалось в незначительной мере [13, с. 313].

Следует сказать и о недостаточной мобилизационной готовности советского железнодорожного транспорта. Накануне войны железные дороги страны не имели единого законченного плана оперативных перевозок на случай возникновения боевых действий. Это создавало дополнительные трудности в работе транспорта [12, с. 34].

Для выполнения вставших перед страной задач необходима была перестройка работы железнодорожного транспорта. Началом и решающим ее моментом стал перевод движения поездов на особый воинский график 1941 г. – литер «А», введенный по приказу НКПС от 23 июня 1941 с 18 часов 24 июня на 44 дорогах страны. Новый график предусматривал продвижение в первую очередь воинских эшелонов и особенно грузов, связанных со стратегическим развертыванием Советских Вооруженных Сил, строился с учетом максимальной пропускной способности участков и четкой, согласованной работы станций снабжения и выгрузки.

В соответствии с ним все поезда – грузовые и пассажирские – должны были следовать с одинаковой скоростью, иметь одинаковый вес, что значительно облегчало формирование и продвижение поездов и обеспечивало минимальные простои на станциях. Параллельный график исключал обгон одних поездов другими, отцепку на станциях вагонов, а следовательно, ухудшал маневровую работу. Воинский график действовал до мая 1942 г. Он позволил правильно рассчитать и перераспределить технические средства и кадры с учетом загрузки тех или иных направлений, стал основой перестройки эксплуатационной работы [15, с. 45]. Большая часть пассажирских вагонов была переоборудована в санитарные для перевозки раненых, эвакуированного населения, воинских частей. Для ускорения продвижения эшелонов с эвакуированным населением и эвакогрузами на основные узловы станции, через которые проходили главные потоки эвакоэшелонов (Северную, им. Куйбышева, Казанскую, Горьковскую, Оренбургскую, Ташкентскую, им. Кагановича, Южно-Уральскую), были направлены ответственные партийные и транспортные работники, представители Совета по эвакуации с широкими полномочиями [16, л. 1–3]. В самом Наркомате путей сообщения вопросами эвакуации населения занимались Грузовое управление и Управление движения. Здесь была сформирована оперативная группа в составе 25 человек. Она осуществляла выполнение решений Совета по эвакуации, обеспечивала подачу вагонов, вела учет погруженных вагонов, контролировала их выгрузку. Наркомат путей сообщения составлял конкретные планы мероприятий, связанных с беспрепятствен-

ным продвижением эшелонов с эвакуационным населением. Был учтен весь наличный вагонный парк и предусмотрено наиболее целесообразное его использование под перевозки. Многие эшелоны, осуществляющие мобилизационные перевозки на запад, после разгрузки предоставлялись для вагонов. С этой целью в прифронтовые области перебрасывалась часть порожних вагонов и платформ [17, с. 11]. За питание в пути следования отвечали органы Наркомторга, СНК союзных республик и облисполкомы. Контроль за снабжением эвакуируемого населения продуктами осуществлял заместитель наркома торговли СССР Г. Ф. Шорин, медицинской помощью – заместитель наркома здравоохранения СССР С. И. Миловидов [18, с. 12]. Объединение в одних руках функций планирования, транспортирования и снабжения позволило более гибко и оперативно решать многие вопросы, связанные с эвакуационными перевозками населения.

Со всей ответственностью отнеслись к перестройке в военных условиях железнодорожники Западной Сибири. Одной из самых протяженных в стране была Омская железная дорога, длина которой составляла 479 км [19, с. 18]. Она являлась единственной артерией, связывающей Сибирь и Дальний Восток с Уралом, Кузбассом и центром страны. Крупнейшей магистралью Советского Союза, имеющей большое значение в транспортных связях страны, была и Томская дорога. На Томской и Омской железных дорогах мобилизация прошла в короткие сроки. 23 июня уже на всех станциях Омской и Томской дорог были введены новые графики и расписания движения поездов, подготовлен подвижной состав под погрузку военных грузов, начата подготовка к приему раненых и эвакуированных [20, с. 193].

Эвакуация населения началась с первых дней войны. По данным учета НКПС к 18 часам 28 июня 1941 г. на магистралях страны находилось уже 74 эвакуационных эшелона (3 224 вагона) с людьми. На 17 июля 1941 г. на 17 железных дорогах европейской части СССР двигались в тыл 65 977 вагонов с эвакуационным населением. К 31 июля 1941 г. число вагонов с людьми достигло 80 000 [2, с. 120]. Общее количество эвакуированного населения в августе 1941 г. в поездах ежедневно составляло 250–300 тыс. человек [21, л. 76].

Поток эвакуированных увеличивался с каждым днем. Уже в июле 1941 г. на железных дорогах, прилегающих к линии фронта, поезда двигались друг за другом на расстоянии тормозного пути.

Для организационного проведения эвакуации НКПС с 26 июля 1941 г. установил точные направления продвижения эвакуационных поездов. При крупных железнодорожных узлах и пристанях

были организованы эвакуационные пункты и пункты питания, которых к концу августа 1941 г. было 128 и 100 [13, с. 321].

В этой гигантской работе было много трудностей. Противник стремился парализовать деятельность транспорта, сорвать эвакуацию. Только в июле 1941 г. немецкая авиация произвела 1 470 налетов на железнодорожные объекты [9, с. 172]. С 24 июня по 25 августа 1941 г. движение на железных дорогах Белоруссии прерывалось из-за бомбовых и воздушных ударов 49 раз [13, с. 324]. В октябре-декабре 1941 г. враг производил бомбардировку одновременно 25 железных дорог, в том числе и таких тыловых, как Пензенская, Казанская, Горьковская. За годы войны на железные дороги было совершено около 20 тыс. налетов немецкой авиации, в которых были использованы 60 тыс. самолетов, сбросивших более 243 тыс. фугасных, осколочных и более 120 тыс. зажигательных бомб [13, с. 319].

Территориальные потоки эвакуационного населения, движущиеся в тыловые районы, в том числе и Сибирь, были связаны прежде всего с обстановкой на фронте. В каждом регионе эвакуация населения имела свои особенности. Наиболее тяжело она велась из районов, оказавшихся в зоне военных действий. Из Прибалтийских республик до их оккупации удалось вывезти всего 120 тыс. человек, из Молдавской ССР – около 300 тыс., из Белорусской ССР – 1,5 млн, из Украинской – 4 млн [8, с. 22].

Огромные эвакуационные потоки двигались из прифронтовых районов РСФСР. Основными исходными пунктами эвакуации на первом этапе перемещения населения из опасных районов РСФСР стали: Ленинградская, Архангельская, Мурманская, Калининградская, Смоленская, Московская, Ивановская, Тульская, Курская, Воронежская, Ростовская, Тамбовская области, Крымская АССР, а на втором – Ленинградская, Сталинградская, Воронежская, Ростовская, Ярославская области, Краснодарский и Ставропольский края, Калмыцкая, Кабардино-Балкарская, Северо-Осетинская, Чечено-Ингушская АССР. При этом наиболее мощными из них были эвакуационные потоки из Москвы (2 млн человек) и Ленинграда (1,5 млн человек) [22, с. 93–94]. Всего за 1941–1942 гг. в тыл было вывезено 17 млн человек [17, с. 22].

Первые эвакуированные начали прибывать в Западную Сибирь с 3 июля 1941 г. [23, л. 3–9]. По данным Совета по эвакуации, уже 17 июля 1941 г. на 9 крупнейших транспортных магистралях страны (Северной, Горьковской, Казанской, Пензенской, Южной, Юго-Восточной, им. Кагановича, Южно-Уральской, Омской) находилось 45 эшелонов (1 938 вагонов) с эвакуированными, направленными в Сибирский регион [24, л. 21–27].

На 30 сентября Западная Сибирь приняла 351,7 тыс. эвакуируемых [25, л. 138, 150].

Многотысячный поток эвакуации населения нужно было охватить организационно, обеспечить своевременно поставку вагонов, перевозку к местам назначения. Как только эшелоны с эвакуированным населением пересекали границы сибирских областей, они сразу же попадали в поле деятельности их властных структур.

Широких масштабов эвакуация достигла глубокой осенью 1941 г., когда враг начал генеральное наступление на советскую столицу. Темпы массовых эвакуационных перевозок становились еще более напряженными. Вследствие эвакуации подвижного состава с дорог, оккупированных немецкими войсками, произошло перенасыщение транспорта подвижным составом. Все это привело к созданию пробок, сокращению маневренности дорог и замедлению оборота вагонов. Приближались холода, а на прифронтовых дорогах, магистралях Урала и Сибири скопились тысячи вагонов с эвакуируемыми и людьми. Из-за недостатка паровозов и топлива остановилось около 3 тыс. поездов [26, с. 47].

Очень тяжелым было положение на Томской и Омской железных дорогах. Ремонтная база оказалась недостаточной, так как она не была рассчитана на ремонт паровозов и вагонов, эвакуированных из европейской части СССР. Остро ощущался недостаток стройматериалов, дефицит сырья, литья, запчастей. Ощутимой была и проблема кадров. Неизбежные мобилизации железнодорожников в армию и в специальные формирования, отсутствие подготовленного в мирное время резерва квалифицированных рабочих – все это осложняло работу дорог. Узлы и станции работали с большим напряжением: выгрузка на Омском и Новосибирском узлах в сентябре-октябре 1941 г. возросла в 3 раза, на Кемеровском, Томском, Барнаульском, Рубцовском и Новокузнецком узлах – в 1,5–2 раза. В отдельные дни Чулымский узел пропускал в 2–3 раза больше поездов, чем в мае 1941 года [26, с. 48]. В этих условиях на Омской и Томской дорогах сложилось неудовлетворительное положение с разгрузкой подвижного состава. В докладной записке зам. народного комиссара путей сообщения Б. Арутюнова на имя председателя Совета по эвакуации Н. М. Шверника от 8 сентября 1941 г. наряду с другими дорогами называлась и Омская, где на 1 сентября только на одном Омском эксплуатационном ее отделении стояло более 1 699 неразгруженных вагонов, среди которых были и вагоны с людьми [27, л. 15, 16]. В конце ноября 1941 г. на этой же дороге скопился 61 вагон с эвакуированными, подлежащими разгрузке в Омской области [28, л. 53, 66].

Неблагополучное положение с разгрузкой и вывозом прибывших сложилось также на ст. Новосибирск, Кемерово, Томск. На ст. Кемерово 6 вагонов с людьми одного из заводов простояли 378 часов (15,5 суток). 3 вагона другого завода – 318 час (13 суток). Прибывшие 11 ноября 1941 г. на Кемеровский коксохимический завод рабочие разгружены были только 17 ноября. На ст. Новосибирск 19 ноября 1941 г. прибыл эшелон с людьми одного из эвакуированных заводов. В течение 10 дней 1760 человек не были разгружены [29, л. 418–419].

В условиях наступающей зимы серьезной проблемой было крайне медленное продвижение эшелонов с эвакуированными. Среднесуточная скорость их продвижения на Томской железной дороге в октябре – ноябре 1941 г. составляла 309 км, на Омской – 289 вместо 500–600 км, установленных постановлением ГКО и приказом НКПС № 643/11 от 10 июля 1941 года [30, л. 27–30]. На Новосибирском отделении на участке Чулымская-Новосибирск (расстояние 120 км) эшелоны шли в отдельные дни по 37 часов [31, с. 237]. Иногда эшелоны сутками, а отдельные вагоны неделями простаивали на станциях по причине их переадресовки, сортировки и др.

Пункты назначения эвакуированным определялись строго централизованно. Но были случаи, когда с мест выезда эвакуируемые получали документы без адреса, с пометкой «в глубь страны» или уже в ходе эвакуации выяснялось, что та или иная область не может принять направленное количество эвакуантов [32, л. 116–118]. Это усложняло работу, приводило к нарушению согласованности между властными структурами самих сибирских областей, а также этих областей с соседними регионами, вело к переадресовкам, задержкам, ибо на урегулирование подобных недоработок, обстоятельств требовалось время. Имели место случаи нарушения установленных правил приема и отправки поездов с эвакуируемыми. Ссылаясь на технические неполадки и другие причины, некоторые начальники станций, служб движения, отделений, диспетчеры не давали разрешения на отправку эшелонов в положенное время, тем самым ограничивая их прием и задерживая продвижение эшелонов с эвакуированным населением дальше [33, л. 47, 65].

Тормозом эффективности работы служб движения сибирских дорог и эвакуационных пунктов являлась несогласованность их действий, в том числе и по причине отсутствия должной связи в работе их диспетчерских служб. Оперативные отделы железных дорог не всегда вовремя извещали эвакуационные пункты о прибытии эшелонов с населением. Вследствие этого работники эвакуационных пунктов не успевали решать свои проблемы по обслуживанию

прибывших и их учету. Иногда эшелоны отправлялись без предупреждения диспетчеров эвакуационных пунктов, в результате чего часть людей отставали от своих эшелонов, что тяжело сказывалось на их судьбах и добавляло хлопот работникам дорог и эвакуационных пунктов [33, л. 65].

Не все вагоны эвакуационных эшелонов были оборудованы печами. Многие эвакуированные подверглись испытанию холодом. 10 декабря 1941 г. на ст. Инская пришли три не отапливаемых вагона с эвакуированными. Несколько пассажиров в полумороженном состоянии доставили в узловую больницу [36]. Такие случаи не были единичны [34, л. 12–17]. В сложившихся условиях нужны были чрезвычайные усилия железнодорожников, чтобы обеспечить бесперебойное движение поездов. ЦК ВКП (б), Совет по эвакуации, контролируя ход эвакуационного процесса, резко критиковали недостатки [35, л. 10]. Чтобы облегчить положение на транспорте и ускорить движение поездов, ГКО принял ряд чрезвычайных мер. Управлениям дорог было разрешено временно задерживать поезда с несрочными грузами, разгружать вагоны с бездокументными грузами. В ноябре 1941 г. ГКО принял постановление № ГКО-890 «О привлечении к судебной ответственности агентов железных дорог за нарушение установленных норм приема поездов и за незаконный прием поездов», в котором потребовал привлечь виновных к ответственности по законам военного времени. Был установлен порядок, согласно которому разрешение на уменьшение или увеличение приема поездов между дорогами и отделениями давал только Наркомат путей сообщения, а по станциям – начальники дорог [36, л. 65].

18 ноября 1941 г. вышло постановление ГКО «Об ускорении продвижения эшелонов и отдельных групп вагонов с эвакуированными», а 22 ноября 1941 г. – «О продвижении эшелонов с эвакуированными», которыми обязал НКПС принять срочные меры для ускорения доставки эвакуированных к месту назначения [9, с. 548; 31, с. 237]. Перевозки населения были взяты под постоянный контроль. Начальники дорог ежедневно, не позднее 22 часов, сообщали в НКПС о следовании людских эшелонов и отдельных вагонов с эвакуационным населением по состоянию на 18 часов. В свою очередь Наркомат путей сообщения ежедневно представлял в ГКО подробную справку о находящихся на железных дорогах составах с эвакуационным населением [24, л. 21–27].

Учитывая наступление холодов, НКПС издал приказ «Об оборудовании печами и снабжении топливом людских вагонов с эвакуированным населением» [36]. Большая практическая помощь транспорту была оказана местными партийными и советскими организациями.

Вопрос о ходе разгрузочных работ, обслуживании эвакуированного населения в 1941–1942 гг. неоднократно обсуждался на заседаниях бюро, в отделах горкомов и райкомов партии сибирских областей. Так, 29 ноября 1941 г. бюро Омского обкома партии рассмотрело вопрос о необходимости более ускоренного продвижения эвакуационных поездов и указало руководству Омской дороги на недостаточное внимание перевозкам эвакуированного населения [26, с. 50]. 11 ноября 1941 г. исполком городского Совета принял решение «О привлечении в порядке трудовой повинности населения города к разгрузке Омского узла железной дороги». К этой работе привлекались все, кто не был задействован в военном производстве, негосударственные служащие считались мобилизованными. Оплата труда производилась владельцами грузов. Уклонение от этих работ влекло за собой уголовную ответственность. Госавтоинспекция объявила единовременную регистрацию лиц, имеющих право на вождение автотранспорта. Учитывались все владельцы автомашин, все мужчины и женщины (не работающие в автохозяйствах), умеющие водить автомобили. Эта мера позволила привлечь автолюбителей к перевозочным работам. Был проведен учет всего гужевого транспорта. Он распределялся между всеми учреждениями. В результате мобилизации всех ресурсов железнодорожный узел был разгружен [37, л. 55–56].

16 декабря 1941 г. постановление «О продвижении эвакуированных поездов, обслуживании эвакуированного населения и раненых воинов на вокзалах дороги» обсуждал политотдел Томской железной дороги [26, с. 50–51]. На важнейших узлах и станциях работали уполномоченные партийных комитетов и местных Советов, которые помогали в организации разгрузки прибывших, в приведении в порядок железнодорожных веток, подъездных путей и др.

На Томской железной дороге специально созданные комиссии в составе представителей отделений движения дорог политотделов, вагонных участков, на станциях Новосибирск-I, Инская, Рубцовская, Барнаул, Белово вели осмотр проходящих поездов и отдельных вагонов. Приказом от 11 декабря 1941 г. «О порядке обработки поездов с эвакуированными» в каждой смене были созданы комплексные бригады, куда входили представитель эвакуационного пункта, санитарный врач, осмотрщик вагона, весовщик, товарный кассир, представитель технической конторы. На бригаду возлагались обязанности встречи и отправки прибывших, их обслуживание, переадресовка, обследование санитарного состояния, контроль за быстрейшим продвижением вагонов и поездов со станции [38, л. 10]. Вагоны оборудовались печами, решались вопросы

с топливом. Не пригодные для перевозки людей вагоны заменялись подготовленными из запаса НКПС.

Продвижение эшелонов с людьми было взято под особый контроль. На станциях Новосибирск, Инская, Тайга были созданы контрольные комсомольские посты по продвижению эвакопоездов и вагонов с детьми, организовано сопровождение этих поездов и вагонов партийным и комсомольским активом, члены которого помогали оперативно решать возникающие проблемы. Применялись и строгие административные меры. За допущенные действия по задержке эшелонов с эвакуационным составом ряд работников Томской железной дороги были привлечены к ответственности.

Все вместе взятое помогло улучшить положение. Среднесуточная скорость продвижения эшелонов с эвакуационным составом в первой декаде декабря поднялась до 522 км, а отдельные эшелоны продвигались еще быстрее. Так, 7 декабря 1941 г. поезд № 246 с людьми и оборудованием завода № 29 проследовал со среднесуточной скоростью 744 км, 8 декабря поезд № 248 – со скоростью 912 км, поезд № 202 – 878 км [31, с. 236–237].

Изменение ситуации в лучшую сторону было связано еще и с изменением обстановки на фронте после разгрома немецких войск под Москвой и спадом потока эвакуированных к концу первого этапа проводимой работы. На втором ее этапе трудности и недостатки также имели место.

1942 г. был наиболее трудным для работы железных дорог. Транспорт продолжал нести огромные потери. К началу 1942 г. железнодорожная сеть сократилась на 42 %. В узлах ближнего тыла в конце 1941 г. сосредоточилось около одной трети всего количества груженых вагонов с оборудованием и людьми [9, с. 170, 172]. К 23 января 1942 г. на 26 железных дорогах находилось 33 692 таких вагона [14, с. 99]. Железные дороги, подобно пульсирующим кровеносным сосудам, связывали регионы страны в единый хозяйственный механизм. Скопившиеся составы не принимала Омская железная дорога, являвшаяся единственной связующей нитью между Кузбассом и Уралом. От Омской дороги не принимала поезда Южно-Уральская, а от нее – Оренбургская, где стояло 389 поездов, в том числе 187 брошенных на линейных станциях без паровозов, и Свердловская железная дорога, на неудовлетворительную выгрузку вагонов на которой еще осенью 1941 г. дважды указывал ГКО в своих постановлениях [36, л. 71–72].

«Железнодорожный транспорт, – вспоминал заместитель наркома обороны, генерал армии А. В. Хрулев, – переживал тогда особенно тяжелые дни...» [14, с. 99]. В этих условиях увеличение пропускной способности линий и узлов было воз-

можно только за счет лучшей организации движения. 14 февраля 1942 г. при ГКО был создан Транспортный комитет, в который вошли И. В. Сталин (председатель), А. А. Андреев (зам. председателя), А. И. Микоян, И. В. Ковалев, А. В. Хрулев и другие [9, с. 526]. В его задачу входило планирование и координация перевозок на основных видах транспорта. Чтобы избежать топливного кризиса из-за потери угля Донбасса с февраля 1941 г. паровозный парк ряда дорог был переведен на дровяное топливо и топливную смесь [14, с. 100].

Постановлением ГКО от 22 марта 1942 г. была изменена структура управления и порядок руководства движением поездов. Вместо территориального управления НКПС было образовано Центральное управление движения. Указом Президиума Верховного Совета СССР Л. М. Каганович был освобожден от обязанностей Наркома путей сообщения. Вместо него на этот пост был назначен заместитель Наркома обороны, начальник тыла Красной Армии А. В. Хрулев [14, с. 101–102]. 17 апреля 1942 г. ГКО принял постановление «Об оживлении движения и создании устойчивости в работе железных дорог», в котором были намечены меры по ускорению продвижения эвакоэшелонов. Введенный в начале войны график движения поездов был заменен новым. Составленный на основе почти годового опыта войны, с учетом особенностей условий различных дорог, узлов и станций, он лучше сочетал перевозки оборонных и народнохозяйственных грузов, давал возможность увеличить пропускную способность железнодорожных линий [26, с. 58]. Железнодорожники Западной Сибири проявляли подлинный героизм в освоении резко возросших потоков с эвакогрузами, переходя на скоростное формирование и вождение поездов, применяя методы вождения сдвоенных составов, введение живой блокировки путем расстановки сигнальщиков на расстоянии 1 км друг от друга, пробегов локомотивов без дополнительной заправки топливом и водой [9, с. 170]. Перевозка эвакуированного населения стала осуществляться в основном маршрутами [13, с. 321]. Так, во время массовой эвакуации ленинградцев в весенне-летний период 1942 г. по постановлению СНК СССР № 770–399-С от 24 мая 1942 г. «Об эвакуации населения из г. Ленинграда в весенний, летний период 1942 года», когда эвакуировалось 300 тыс. человек, было разработано три варианта расписания движения ленинградских эшелонов, с учетом пунктов питания. В Новосибирском направлении это были: Кобаны, Мыс Кареджи, Волховстрой, Бабаево, Череповец, Вологда, Буй, Шарья, Кошельник, Яр, Верещагино, Пермь, Кунгур, Шаля, Кузино, Свердловск, Богдановичи, Тюмень, Вагайск, Ишим, Омск, Татарская, Барабинск, Чулымская, Новоси-

бирск, Черепаново, Барнаул. Согласно Приказу НКПС № СС-371/ц от 27 мая 1942 г., изданному во исполнение Постановления СНК СССР от 24 мая 1942 г., каждому поезду с ленинградцами от станции Тихвин давалось назначение до конечного пункта по одному из трех вариантов расписания и присваивался номер маршрута с 1 по 250, четные номера поездам, следующим в сибирском направлении, нечетные – на Ярославль. Это было значительно эффективнее раздробленной погрузки и транспортировки [39, л. 68, 68 об]. Несмотря

на невероятные трудности, с которыми столкнулись сибиряки, сибирские железнодорожники в решении вопросов, связанных с транспортировкой и приемом эвакуантов, им удалось решить эту задачу. Более миллиона человек приняла Западная Сибирь [8, с. 37], обеспечив эвакуантам спасение от фашистского порабощения и гибели. Им предстояли сложная психологическая и климатическая адаптация к нелегким новым жизненным условиям и совместный с сибиряками героический труд во имя Победы.

### Список источников и литературы

1. Уродков С. А. Эвакуация населения Ленинграда в 1941–1942 годах // Вестн. Ленинградского ун-та. 1958. № 8. С. 88–102.
2. Белоносов И. И. Эвакуация населения из прифронтовой полосы в 1941–1942 годах // Эшелоны идут на Восток (из истории перебазирования производительных сил в СССР). М., 1966. С. 15–30.
3. Удрис А. В. Деятельность эвакуированного населения Латвийской ССР в советском тылу в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Рига, 1972. 27 с.
4. Сергазин Ж. С. Размещение эвакуированного населения и материальных ресурсов в Казахстане в годы Великой Отечественной войны: 1941–1943 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Алма-Ата, 1983. 24 с.
5. Снегирева Л. И. Эвакуация гражданского населения в Западную Сибирь в годы Великой Отечественной войны в трудах исследователей региона // Вестн. Томского гос. пед. ун-та (TSPU Bulletin). 2010. Вып. 9 (99). С. 103–108.
6. Снегирева Л. И., Сафонова Т. А. Ревэвакуация гражданского населения из Западной Сибири в годы Великой Отечественной войны (1942–1945 гг.) // Вестн. Томского гос. пед. ун-та (TSPU Bulletin). 2004. Вып. 4 (41). С. 22–30.
7. Потемкина М. Н. Проблемы эвакуации и эвакуированного населения на Урале в годы Великой Отечественной войны: 1941–1943 (историко-партийный аспект): дис. ... канд. ист. наук. Челябинск, 1994. 224 с.
8. Во имя Победы: эвакуация гражданского населения в Западную Сибирь в годы Великой Отечественной войны в документах и материалах: в 3 т. Т. 1. «Исход». Томск, 2005. 360 с.
9. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941–1945: в 6 т. Т. 2. М., 1961. 682 с.
10. Транспорт в СССР. М., 1967. 282 с.
11. Народное хозяйство СССР. М., 1956. 361 с.
12. Потемкина М. Н. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны на Урале: люди и судьбы (Эвакуанты в Уральском тылу (1941–1948 гг.)). Магнитогорск, 2006. 267 с.
13. Советская экономика в период Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. М., 1970. 502 с.
14. Куманев Г. А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. М., 1963. 207 с.
15. Ковалев В. И. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М., 1985. 304 с.
16. ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 2.
17. Куманев Г. А. Война и эвакуация в СССР. 1941–1942 // Новая и новейшая история. 2006. № 6. С. 7–26.
18. Лихоманов М. И., Позина Л. Т., Финогенов Е. Н. Партийное руководство эвакуацией в первый период Великой Отечественной войны (1941–1942 гг.). Л., 1985. 169 с.
19. Омская область в годы Великой Отечественной войны. Омск, 2005. 297 с.
20. Вековой путь на службе Отечеству. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги. Новосибирск, 2001. 504 с.
21. ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 437.
22. Колесник А. Д. РСФСР в годы Великой Отечественной войны. Проблемы тыла и всенародной помощи фронту. М., 1982. 328 с.
23. ГАНУ. Ф. П-4. Оп. 34. Д. 114.
24. ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 508.
25. ГАРФ. Ф. А-327. Оп. 2. Д. 66.
26. Елизаров И. В. Деятельность партийных организаций по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта Западной Сибири в годы Великой Отечественной войны 1941–1942 гг. Томск, 1979. 199 с.
27. ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 433.
28. Там же. Д. 540.
29. ГАНУ. Ф. П-4. Оп. 5. Д. 7.
30. ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 1.

31. Наша малая Родина. Хрестоматия по истории Новосибирской области. 1921–1991. Новосибирск, 1997. 767 с.
32. ГАНО. Ф. П-4. Оп. 5. Д. 8.
33. ГАНО. Ф. Р-1030. Оп. 1. Д. 142; Ф. П-4. Оп. 34. Д. 144.
34. Там же. Ф. П-4. Оп. 5. Д. 481.
35. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 121. Д. 120.
36. ГАРФ. Ф. 6822. Оп. 1. Д. 483.
37. ИСАОО. Ф. 1077. Оп. 2. Д. 171.
38. ГАНО. Ф. Р-1030. Оп. 1. Д. 130.
39. Там же. Д. 200.

Снегирева Л. И., кандидат исторических наук, доцент.  
**Томский государственный педагогический университет.**  
Ул. Киевская, 60, Томск, Россия, 634061.  
E-mail: snegireva@vtomske.ru

Материал поступил в редакцию 03.03.2014.

*L. I. Snegireva*

### POPULATION EVACUATION AND RAILROAD TRANSPORT IN THE YEARS OF THE GREAT PATRIOTIC WAR (BASED ON THE MATERIALS ABOUT WEST SIBERIA)

The article is an attempt to contribute to the research of extremely important constituent of evacuation problem – transportation of population from frontline area to the West Siberian rear area. It performs the analysis of the railroad transport condition just before the war time, which can be characterized by the transport's insufficient mobilization readiness, the lack of the common and consistent operational transportation plan for the cases of military actions what was the reason of additional difficulties in its work in the tragic conditions of the beginning of the Great Patriotic War. The article describes the actions taken for railroad transport reorganization which were connected with the beginning of the military operations on the Siberian main railway lines, the hardships of the work performed, the enemy's forces striving to paralyze the evacuees transportations, mistakes, violation of the rules set for the reception and dispatch of trains with the evacuees, the cases of incoordinate actions of the railroad work services and evacuation points. The author considers the emergency actions which were taken by the State Defense Committee, The Central Committee of the All-Union Communist Party Bolsheviks, the The Council of People's Commissars of The Union of Soviet Socialist Republics, Evacuation Council and local authorities for the overcoming the disadvantages and errors, for the expediting advance of echelons with the evacuees and their results. The authors came to a conclusion that railway transport and its staff accepted the main burden of the evacuees transportation to the region. West Siberia received more than a million of the evacuees and saved them from the fascist enslavement and death.

**Key words:** *railroad transport, the Great Patriotic War, evacuation, evacuees, emergency actions.*

### References

1. Urodkov S. A. Evakuatsiya naseleniya Leningrada v 1941–1942 gg. [The evacuation of the population of Leningrad in 1941–1942]. *Vestnik Leningradskogo universiteta – Leningrad University Bulletin*, 1958, no. 8, pp. 88–102 (in Russian).
2. Belonosov I. I. Evakuatsiya naseleniya iz prifrontovoy polosity v 1941–1942 godakh [Evacuation of people from the front line in 1941–1942]. *Eshelony idut na Vostok (iz istorii perebazirovaniya proizvoditel'nykh sil v SSSR)* [Echelons go to the East (from the history of the relocation of productive forces in the USSR)]. Moscow, 1966. Pp. 15–30 (in Russian).
3. Udris A. V. *Deyatel'nost' evakuirovannogo naseleniya Latviyskoy SSR v sovetskom tylu v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1945 gg.)*. Avtoref. dis. kand. ist. nauk [The activities of the evacuees of the Latvian SSR in the Soviet rear area during the Great Patriotic War (1941–1945)]. Abstract of thesis cand. of hist. sci.]. Riga, 1972. 27 p. (in Russian).
4. Sergazin Zh.S. *Razmeshchenie evakuirovannogo naseleniya i material'nykh resursov v Kazakhstane v gody Velikoy Otechestvennoy voyny: 1941–1943 gg.* Avtoref. dis. kand. ist. nauk [The placement of evacuees and material resources in Kazakhstan in the years of the Great Patriotic War: 1941–1943. Abstract of thesis cand. hist. sci.]. Alma-Ata, 1983. 24 p. (in Russian).
5. Snegireva L. I. Evakuatsiya grazhdanskogo naseleniya v Zapadnuyu Sibir' v gody Velikoy Otechestvennoy voyny v trudakh issledovateley regiona [Evacuation of the civilian population to the West Siberia during the Great Patriotic War in the writings of the researchers of the region]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta – TSPU Bulletin*, 2010, no. 9 (99), pp. 103–108 (in Russian).
6. Snegireva L. I., Safonova T. A. Reevakuatsiya grazhdanskogo naseleniya iz Zapadnoy Sibiri v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1942–1945 gg.) [The reevacuation of the civilian population of West Siberia in the years of the Great Patriotic War (1942–1945)]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta – TSPU Bulletin*, 2004, no. 4 (41), pp. 22–30 (in Russian).



7. Potemkina M. N. *Problemy evakuatsii i evakuirovannogo naseleniya na Urale v gody Velikoy Otechestvennoy voyny: 1941–1943 (istoriko-partiynyy aspekt)*. Avtoref. dis. kand. ist. nauk [Problems of evacuation and evacuees in the Urals in the years of the Great Patriotic War: 1941–1943 (in the aspect of the History of the Communist Party of the Soviet Union)]. Abstract of thesis cand. of hist. sci.]. Chelyabinsk, 1994. 224 p. (in Russian).
8. *Vo imya Pobedy: evakuatsiya grazhdanskogo naseleniya v Zapadnyuyu Sibir' v gody Velikoy Otechestvennoy voyny v dokumentakh i materialakh* [In the name of the Victory: the evacuation of the civilian population to West Siberia during the Great Patriotic War in documents and materials]. In 3 volumes. Tomsk, 2005. Vol. 1: Iskhod [Exodus], 360 p. (in Russian).
9. *Istoriya Velikoy Otechestvennoy voyny Sovetskogo Soyuza. 1941–1945* [The History of the Great Patriotic War of the Soviet Union. 1941–1945]. In 6 volumes. Moscow, 1961. Vol. 2, 682 p. (in Russian).
10. *Transport v SSSR* [Transport in the USSR]. Moscow, 1967. 282 p. (in Russian).
11. *Narodnoe khozyaystvo SSSR* [National economy of the USSR]. Moscow, 1956. 361 p. (in Russian).
12. Potemkina M. N. *Evakuatsiya v gody Velikoy Otechestvennoy voyny na Urale: lyudi i sud'by (Evakonaselenie v Ural'skom tylu (1941–1948 gg.))* [Evacuation during the Great Patriotic War in the Urals: people and fates (Evacuees in the Ural rear area (1941–1948))]. Magnitogorsk, 2006. 267 p. (in Russian).
13. *Sovetskaya ekonomika v period Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945 godov* [The Soviet economy during the period of the Great Patriotic War of 1941–1945]. Moscow, 1970. 502 p. (in Russian).
14. Kumanev G. A. *Sovetskie zheleznodorozhniki v gody Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945* [The Soviet railway employees in the years of the Great Patriotic War of 1941–1945]. Moscow, 1963. 207 p. (in Russian).
15. Kovalev V. I. *Transport v Velikoy Otechestvennoy voynе (1941–1945 gg.)* [Transport in the Great Patriotic War (1941–1945)]. Moscow, 1985. 304 p. (in Russian).
16. GARF, *Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Rossiyskoy Federatsii* [State archives, Funds of the State Archive of the Russian Federation]. F. 6822, op. 1, d. 2 (in Russian).
17. Kumanev G. A. *Voyna i evakuatsiya v SSSR. 1941–1942* [The war and evacuation in the USSR. 1941–1942]. *Novaya i noveyshaya istoriya – Modern and Contemporary History*, 2006, no. 6, pp. 7–26 (in Russian).
18. Likhomanov M. I., Pozina L. T., Finogenov Ye. N. *Partiynoe rukovodstvo evakuatsiy v pervyy period Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1942 gg.)* [The Party's management of evacuation in the first period of the Great Patriotic War (1941–1942)]. Leningrad, 1985. 169 p. (in Russian).
19. *Omskaya oblast' v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [The Omsk region in the years of the Great Patriotic War]. Omsk, 2005. 297 p. (in Russian).
20. *Vekovoy put' na sluzhbu Otechestvu. Stranitsy istorii Zapadno-Sibirskoy zheleznoy dorogi* [The century-long way in the service to the Fatherland. Pages of the West Siberian Railway History]. Novosibirsk, 2001. 504 p. (in Russian).
21. GARF, *Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Rossiyskoy Federatsii* [State archives, Funds of the State archive of the Russian Federation]. F. 6822, op. 1, d. 437 (in Russian).
22. Kolesnik A. D. *RSFSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. Problemy tyla i vsenarodnoy pomoshchi frontu* [The Russian Soviet Federative Socialist Republic in the years of the Great Patriotic War. The problems of the rear areas and nationwide help to the front]. Moscow, 1982. 328 p. (in Russian).
23. GANO, *Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Novosibirskoy oblasti* [The State archive of the Novosibirsk region]. F. P-4, op. 34, d. 114 (in Russian).
24. GARF, *Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Rossiyskoy Federatsii* [State archives, Funds of the State archive of the Russian Federation]. F. 6822, op. 1, d. 508 (in Russian).
25. GARF, *Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Rossiyskoy Federatsii* [State archives, Funds of the State archive of the Russian Federation]. F. A-327, op. 2, d. 66 (in Russian).
26. Yelizarov I. V. *Deyatel'nost' partiynikh organizatsiy po obespecheniyu bespereboynoy raboty zheleznodorozhnogo transporta Zapadnoy Sibiri v gody Velikoy Otechestvennoy Voyny 1941–1942 gg.* [The party organizations efforts to the supporting of the uninterrupted operation of the railway transport of West Siberia in the years of the Great Patriotic War: 1941–1942]. Tomsk, 1979. 199 p. (in Russian).
27. GARF, *Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Rossiyskoy Federatsii* [State archive of the Russian Federation]. F. 6822, op. 1, d. 433 (in Russian).
28. Ibidem, d. 540 (in Russian).
29. GANO, *Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Novosibirskoy oblasti* [State archives, Funds of the State archive of the Novosibirsk region]. F. P-4, op. 5, d. 7 (in Russian).
30. GARF, *Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Rossiyskoy Federatsii* [State archives, Funds of the State archive of the Russian Federation]. F. 6822, op. 1, d. 1 (in Russian).
31. *Nasha malaya Rodina. Khrestomatiya po istorii Novosibirskoy oblasti. 1921–1991* [Our small motherland: Reader on the History of the Novosibirsk region. 1921–1991]. Novosibirsk, 1997. 767 p. (in Russian).
32. GANO, *Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Novosibirskoy oblasti* [State archives, Funds of the State archive of the Novosibirsk region]. F. P-4, op. 5, d. 8 (in Russian).
33. GANO, *Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Novosibirskoy oblasti* [State archives, Funds of the State archive of the Novosibirsk region]. F. R-1030, op. 1, d. 142; F. P-4, op. 34, d. 144 (in Russian).
34. Ibidem, F. P-4, op. 5, d. 481 (in Russian).

35. *RGASP, Fondy Rossiyskogo Gosudarstvennogo arkhiva sotsial'no-politicheskoy istorii* [State archives, Funds of the Russian state archive of socio-political history]. F. 17, op. 121, d. 120 (in Russian).
36. *GARF, Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Rossiyskoy Federatsii* [State archives, Funds of the State archive of the Russian Federation]. F. 6822, op. 1, d. 483 (in Russian).
37. *IAOmO, Fondy Istoricheskogo Arkhiva Omskoy oblasti* [State archives, Funds of the Historical archive of the Omsk region]. F. 1077, op. 2, d. 171 (in Russian).
38. *GANO, Fondy Gosudarstvennogo arkhiva Novosibirskoy oblasti* [State archives, Funds of the State archive of the Novosibirsk region]. F. R-1030, op. 1, d. 130 (in Russian).
39. *Ibidem*, d. 200 (in Russian).

**Tomsk State Pedagogical University.**

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

E-mail: [snegireva@vtomske.ru](mailto:snegireva@vtomske.ru)