УДК 94(47).084.8:355.244.21:656.2

ЕШПАНОВ В.С.

Проблема эвакуации человеческих и промышленных ресурсов по линии Оренбургской железной дороги в годы Великой Отечественной войны (1941–1945)

В статье рассматривается проблема производственной деятельности оренбургских железнодорожников в военные годы в рамках эвакуационных процессов. На основе широкого комплекса архивных и других источников показаны основные направления, характер, особенности и противоречия в ходе эвакуации людей из западных районов СССР, промышленных предприятий, железнодорожного имущества.

Ключевые слова и фразы: Великая Отечественная война, железнодорожный транспорт, эвакуация, промышленность.

В годы войны ключевой проблемой в деятельности Оренбургской железной дороги являлось обеспечение планомерной и скорейшей эвакуации человеческих и производственных ресурсов в восточные регионы страны, а также на Урал. Кроме того, железнодорожники обеспечивали перевозки военного снаряжения на запад, в район боевых действий. Для организации эвакуации 24 июня 1941 г. был создан Совет по эвакуации. Политбюро ВКП(б) посчитало, что главную роль в данном процессе должен играть Народный комиссариат путей сообщения, поэтому Председателем Совета по эвакуации назначили наркома путей сообщения СССР Л.М. Кагановича. Перед Советом стояли сложные задачи: решить, какие предприятия и учреждения подлежали вывозу, определить базы в тыловых районах для их размещения и возведения, рассмотреть вопросы выделения необходимого транспорта и т.д. Работа Совета проходила оперативно. Рассматривались поступавшие предложения о срочном перебазировании в тыловые районы промышленных объектов, сельскохозяйственных ресурсов, различных учреждений культуры и науки, людских контингентов. По словам А.И. Микояна: «Невозможно было эвакуировать все подряд. Приходилось с ходу выбирать, что в интересах государства эвакуировать в первую очередь»[1]. На места следования и в конечные пункты прибытия транспорта с грузами Совет по эвакуации направлял своих уполномоченных. Они повседневно контролировали ход демонтажа предприятий, маршрут движения поездов с людьми и оборудованием[2].

К операции по эвакуации населения, промышленности и учреждений на восток подключились все виды советского транспорта. Основная нагрузка пришлась на долю железных дорог. В Постановлении ЦК ВКП (б) и СНК СССР «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества», принятом 27 июня 1941 года, на НКПС возлагалось «предоставление железнодорожных транспортных средств и осуществление перевозки до пунктов размещения эвакуированного населения, промышленных объектов и

государственных ценностей»[3]. Планирование работы по эвакуации объектов и людей из прифронтовых районов страны пришлось осуществлять буквально на ходу.[4] Н.Ф. Дубровин, входивший в состав первого Совета по эвакуации, вспоминал: «Опыт приобретался в ходе военных действий»[5]. При составлении планов первоочередное внимание уделялось транспортировке предприятий, выпускавших оборонную продукцию. Фронт требовал как можно скорее начать выпуск на новом месте самолетов, танков, орудий, стрелкового оружия, боеприпасов. Любая задержка с переброской на восток оборонных предприятий была чревата серьезными последствиями.

Под непрекращающимися обстрелами и бомбежками железнодорожники прифронтовых дорог вместе с рабочими промышленных предприятий вывозили оборудование заводов и фабрик. Особое преимущество в отправке перед всеми другими эшелонами (кроме воинских и оперативных) предоставлялось также составам с вывозимым населением. В процессе эвакуации происходило перемещение следующих категорий гражданского населения: рабочих, эвакуировавшихся с промышленными предприятиями; колхозников, детей, научной и творческой интеллигенции, «категории риска», т.е. людей, которые в первую очередь могли пострадать от оккупантов (семьи начсостава РККА, ВМФ, НКВД, партизан, партийных и советских работников), стариков и больных: персональных пенсионеров, домов престарелых и инвалидов[6].

Пассажирских вагонов не хватало, поэтому использовали специально оборудованные товарные вагоны, а иногда и платформы. Партийный работник С.Н. Молчанов описывал первые эшелоны, прибывшие в Оренбург: «Случалось, что в открытых полувагонах или на платформах ехали люди. Хорошо, если был брезент, которым можно было прикрыться от дождя или снега. Здесь же станки или материалы, кое-что из вещей эвакуированных. При более благоприятной обстановке два- три крытых вагона выделяли для женщин с детьми. Вместо 36 человек в них набивалось до 80–100. Никто, разумеется, не роптал – горе объединяло людей…»[7]. Но встречались и случаи «нездоровых и вредных разговоров», таких как «Минск горит, Минска уже не существует»[8].

Для отправки эвакуированных зачастую использовали вагоны только что разгрузившихся воинских эшелонов, которые нередко приходилось специально оборудовать. Устраивали деревянные нары, вставляли оконные рамы, в центре вагона устанавливали железную печку, либо «на платформах между ящиками с оборудованием наспех сооружались шалаши из фанеры, накрытые рубероидом». Для отопления вагона употребляли уголь, доски, промасленную ветошь, даже шпалы. Трудно было и с едой. Запасов, которых могло хватить на долгий путь, с собой никто не брал. Большое скопление людей при отсутствии необходимых санитарных условий приводило к возникновению опасности эпидемических заболеваний. В связи с этим особое внимание уделялось эвакуационным пунктам.

5 июля 1941 г. вышло Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О порядке эвакуации населения в военное время», в котором утверждалось Положение об эвакуационном пункте. В соответствии с ним на узловых станциях железных дорог стали работать эвакопункты. Партийные и государственные органы стремились максимально организовать миграционный поток населения. Пункты назначения эвакуации определялись строго централизованно. Они принимали и отправляли эшелоны с людьми, организовывали их питание и медицинское обслуживание.

В качестве примера рассмотрим процесс работы по улучшению эвакуационных перевозок на Челкарском отделении железной дороги. Управлением Оренбургской железной дороги в начале 1943 года было принято постановление «О работе предприятий Челкарского отделения Оренбургской ж/д за декабрь 1942 года», в котором отмечались особенности работы железнодорожников: «Декабрь месяц для предприятий отделения явился периодом проверки, насколько хозяйственные руководители, партийные организации

подготовили свои предприятия и коллективы к работе в зимних условиях. Отделения движения в декабре имеет следующие результаты работы: 1. Погрузка: по плану – 284 вагона, погружено – 394 вагона. 2. Выгрузка: по плану – 930 вагонов, выгружено – 1074 вагона. Остаток под выгрузкой в среднем за сутки в декабре месяце составляет 3 вагона. 1. Прием поездов: четных поездов должны принять 512, принято –323, сдано – 321. План приема поездов не выполнен из-за отсутствия поездов на подходе. Четные поезда принимались с хода. 2. Прием нечетных поездов: по плану должны принять 534, принято 400 поездов. Сдано на соседние отделения 394 поезда. Срыв приема и сдачи нечетных поездов объясняется только плохим их продвижением. Наличие нечетных поездов на отделении в декабре на каждые сутки – 45–50 поездов, которые десятками часов простаивают на подходе к передаточной станции Эмба. 3. Принято груженых вагонов от соседних отделений 25 662, сдано – 27 658 вагонов. Порожних вагонов принято 10 294, сдано 10 444 (плана приема и сдачи как по груженым, так и по порожним в декабре отделение не имело)»[9].

Также было принято постановление руководства Оренбургской железной дороги о работе железнодорожников депо Эмба: «В данное время, на основе соц. соревнования, депо вводит в норму, простои паровозов на промывочном ремонте. В депо работает 632 чел., соревнующихся – 475, лунинцев – 75, стахановцев – 118, ударников – 163 человека. Сокращение числа стахановцев и лунинцев в декабре против ноября объясняется тем, что руководители депо в декабре серьезнее относились к подведению итогов соревнования, проверили работу каждого в отдельности рабочего. При проверке вскрыто, что отдельные люди легко попадали в число лунинцев, не имея особых показателей в работе»[10].

Для того чтобы максимально упорядочить процесс эвакуации, выдавались каждому эвакуированному органами советской власти из пункта отправления на время следования по маршруту специальные справки. По ним люди получали рейсовые карточки и продукты питания в дороге.

Анализ архивных документов позволяет сделать вывод, что на Оренбургской железной дороге часто случались задержки поездов с эваконаселением 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 эвакоэшелонов держалась ниже установленной нормы. При задании среднесуточного продвижения людских эшелонов в 500–600 км/ сутки фактическая скорость составляла 250–400 км/сутки, а иногда и ниже – 150–180 км/сутки. Так, 26 ноября 1941 г. составы с эваконаселением перемещались по ЮУЖД со скоростью 419 км/сутки, по Оренбургской – 285 км/сутки. Причина – односторонность потока: в восточном направлении везли в 4 раза больше пассажиров, чем в обратном[11].

Оренбургский узел железной дороги с первых дней войны приобрел важное значение как крупный пункт разгрузки, формирования поездов, обслуживания пассажиров, эвакуированного населения и раненых[12]. Необходимо отметить, что процесс эвакуации людских и материальных ресурсов часто происходил менее эффективно ввиду плохого материального обеспечения железнодорожников, слабой технической базы, низкой трудовой дисциплины и др. В марте 1943 года Начальник политотдела Челкарского отделения Оренбургской железной дороги М. Ефимов докладывал секретарю Актюбинского обкома ВКП(б) П. Киселеву: «Состояние Челкарской дистанции пути находится в крайне тяжелом состоянии в отношении реального хозяйства. По состоянию на 7 марта на дистанции имеется в пути 160 остро дефективных рельс, которые ежеминутно ставят под угрозу безопасность движения поездов, кроме того, 528 рельс дефективного состояния, большинство из них имеют износ 7–8 мм. Вследствие наличия остро дефективных рельс, на дистанции на 20 км установлено предупреждение по ограничению скоростей военных

планов по воинским и другим перевозкам. Вместо положенного запаса рельс на аварийное состояние 276 имеется только 25 шт. Управлением Оренбургской дороги планом ремонта на 1942 год по дистанции пути подсыпка рельс не предусмотрена, такое же положение и со шпалами. Шпал на 1942 год на дистанцию не отпускается. В настоящее время выход из такого положения по дистанции пути может быть разрешен только за счет изъятия годных рельс с ветки, идущей на Бер-Чогурские шахты, и замены их теми рельсами, которые не пригодны в главный путь. Мною был поставлен вопрос перед Челкарским РК ВКП(б) о разрешении изъятия рельс с ветки Бер-Чогурских шахт, который данный вопрос разрешить не смог. Я прошу вас рассмотреть данную просьбу с учетом всей серьезности обстановки, в которой находится 9 дистанция пути, и как можно быстрее разрешить изъятие годных рельс. Все работы будут произведены силами Челкарской дистанции пути с полной гарантией за бесперебойное и безопасное движение вагонов с учетом по данной ветке»[13].

Эвакуация промышленности представляла собой сложнейшую задачу. Требовалось не только вывезти оборудование, но так же быстро ввести его в строй на новых местах. Речь шла не о простой переброске станков и агрегатов, а о перебазировании целых отраслей народного хозяйства, о перемещении на восток сотен заводов и фабрик. Наибольший объем эвакуационных перевозок выполнен во второй половине 1941 г. Только в июле – ноябре 1941 г. эвакуировано 2593 предприятия, в их числе 1523 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[14]. На 10 сентября 1941 г. в Чкаловскую область прибыли 14 заводов, 3 фабрики, 1 промартель. Большинство из них эвакуировались из Украины. Всего за 1941–1942 гг. Чкаловская область приняла свыше 30 украинских предприятий. В первые месяцы войны в г. Бузулук перебазировали ламповый завод, артель «Объединенный металлист», трест № 13 и другие[15]. Город Магнитогорск в первый год принял 42 предприятия[16], г. Орск – 5 заводов и фабрик.

Предприятия перемещали с учетом возможностей в те пункты, где имелись родственные отрасли промышленности[17]. Так, в Чкаловскую область, располагавшую мощной металлургической индустрией, 28 заводов эвакуировали 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 не всегда удавалось, 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, прибывшего в Чкаловскую область, 54 восстановили как самостоятельные хозяйственные объекты, а оборудование остальных 113 влилось в действующие заводы[18].

Сочетание строгого планового начала, отличавшего действия центральных государственных органов, с творческой инициативой местных партийных и советских организаций позволило обеспечить наиболее рациональное с точки зрения интересов экономики размещение эвакуированных предприятий[19].

В середине декабря 1941 г. на Оренбургской железной дороге скопилось большое количество железнодорожных эшелонов с эвакуированным оборудованием и другими грузами. Порожних вагонов не хватало. Переполненные базы и неподготовленные производственные площади стали причиной того, что наркоматы не торопились разгружать эшелоны с прибывшим оборудованием и материалами. Фактически «эшелоны превращались в склады на колесах». 25 декабря 1941 г. образовали специальный Комитет по разгрузке транзитных грузов, который оперативно решал вопросы. Местные партийные органы не остались в стороне, они вводили в строй все резервы. Чкаловский обком партии предложил руководству ЮУЖД предоставить Новокраматорскому

заводу 45-тонный кран для разгрузки тяжелого оборудования, прибывшего в его адрес[20].

Несмотря на это, кранов и транспортеров не хватало. Разгрузку осуществляли в основном вручную. Положение осложнялось тем, что кадровый контингент эвакуированных предприятий приезжал обычно позже эшелонов с оборудованием, и приходилось широко привлекать местное население. В конце августа 1941 г. Чкаловский обком ВКП (б) мобилизовал на разгрузку станков и машин 1500 человек. В помощь направлялись прежде всего служащие различных учреждений, что освобождало промышленные предприятия от необходимости снимать рабочих с производства.

Сложным делом явилась переброска оборудования от железнодорожных станций на монтажные площадки. Гужевого и автомобильного транспорта часто не хватало для обслуживания действовавших заводов и фабрик. В связи с этим эвакуированные промышленные объекты размещали в пределах железных дорог, что вело к резкому увеличению грузопотока. К разъезду 8 км Оренбургского узла, имевшему лишь 3 пути, примкнуло 12 предприятий, в их числе – завод № 24, завод № 73 имени Сталина, московский завод № 70 имени Ильича, «Стальконструкция», «ЗИС»[21]. Местные предприятия оказывали разностороннюю помощь эвакуированным, что явилось одной из главных предпосылок успешного размещения перебазированной промышленности[22].

Заводы и фабрики Чкаловской области в августе 1942 г. выдали изделий втрое больше по сравнению с последним предвоенным месяцем[23]. В ходе эвакуационных процессов возросла необходимость в развитии системы железнодорожного строительства. При этом во взаимодействии с железными дорогами должна была находиться вся транспортная сеть региона, чтобы улучшить проблему эвакуации в первую очередь людей. На пленуме Актюбинского обкома КП (б) в сентябре 1942 года отмечалось: «Для усиления материально-технической базы дорожных органов нашей области Облдоротдел считает необходимым организацию при Облдоротделе специальной строительной конторы по строительству искусственных сооружений, а также создание 4-х машинно-дорожных станций – отрядов для ускоренного строительства дорог, из которых одну для Родниковского, Ново-Российского и Мартукского районов, вторую – Карабутакского, Иргизского и Челкарского районов, третью – Темирского, Уильского и Байганинского районов и четвертую – для Актюбинского, Ключевого и Хобдинского районов»[24].

К концу 1942 г. заводы производили по сравнению с 1941 г. мин больше в 4, минометов – в 5, пулеметов – в 20, авиапушек – в 70 раз. В целом по Уралу выпуск военной продукции увеличился в 1942 г. по сравнению с 1940 г. более чем в 5 раз. Оренбургские железнодорожники наравне с тружениками местных и эвакуированных заводов внесли весомый вклад в обеспечение этих успехов.

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 г. Чкалов эвакуировали Украинский институт эпидемиологии и микробиологии имени И.Н. Мечникова, в 30-е годы носивший название Харьковский научно-исследовательский институт вакцин и сывороток, который прибыл в сентябре 1942 г. Научные сотрудники сразу же приступили к производству бактериальных препаратов для фронта и тыла.

Они исследовали биологические антисептики, брюшно-тифозный бактериофаг, краевую эпидемиологию; занимались изучением этиологии септической ангины, представлявшей большую опасность в годы войны на Южном Урале[25].

В последнюю очередь эвакуировали железнодорожное имущество. По приказу народного комиссара обороны СССР и НКПС № 275/0217 от 3 июля 1941 г. следовало обеспечить эвакуацию железнодорожного имущества с таким расчетом, «чтобы ни одной единицы подвижного состава (паровозы, вагоны) не могло остать-

ся в руках противника». С 15 июля по 1 октября в г. Чкалов прибыло оборудование Великолукского паровозоремонтного завода в количестве 360 вагонов. Осенью 1941 г. стали поступать на Оренбургскую и Южно-Уральскую дороги паровозы серий ФД, С, ИС, Щ с эвакуированных Калининской, Южно-Донецкой, Дзержинской и Юго-Восточной дорог.

Широкомасштабное перемещение производительных сил представляло собой комплекс сложных социально-экономических, политических, технических и организационных задач. Процесс эвакуации проходил болезненно. В нем противоречиво сочетались жесточайшая централизация, с одной стороны, и элементы стихийности – с другой. Эвакуация заводов и фабрик существенно изменила экономическую географию Южного Урала. Перебазирование стало важнейшим звеном перевода экономики на военные рельсы. В глубоком тылу танковых, авиационных, артиллерийских предприятий насчитывались единицы. Необходимо было создать прочный тыл. Железнодорожный транспорт сыграл в этом решающую роль.

Итак, в годы Великой Отечественной войны оренбургскими железнодорожниками была проведена огромная работа по эвакуации человеческих и промышленных ресурсов на восток страны. Поскольку Оренбургская железная дорога находилась на стыке Азии и Европы, то её стратегическая роль значительно возрастала, и в этом особенность в работе данной железнодорожной магистрали. Обеспечение перевозок было ориентировано на обеспечение мощной экономической базы не только на востоке, но и на территории Оренбургской и Актюбинской областей. Эти задачи оренбургскими железнодорожниками были выполнены с честью.

[1] Данилов В.Н. Война и власть: Чрезвычайные органы власти регионов России в годы Великой Отечественной войны. Саратов, 1996. С. 292.

[2] Беседа профессора Г.А. Куманева с М.Г. Первухиным (из магнитофонной записи 4 мая 1975 г.) // Новая и новейшая история. 2003. № 5. С. 136–137.

[3] История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941–1945. М., 1961. Т. 2. С. 143.

[4] Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР. М., 1988. С. 72.

[5] Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. 288. Оп. 4. Д. 315. Л. 71.

[6] Центр документации новейшей истории Оренбургской области (ЦДНИОО). Ф. 371. Оп. 5. Д. 163. Л. 4.

[7] Патоличев Н.С. Испытание на зрелость. М., 1977. С. 216.

[8] ЦДНИОО. Ф. 371. Оп. 5. Д. 347. Л. 23.

[9] Государственный архив Актюбинской области (ГААО). Ф. 13. Оп. 10.Д. 134. Л. 10 об.

[10] ГААО. Ф. 13. Оп. 11. Д. 3028. Л. 12.

[11] Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 31. Д. 3977. Л. 4.

[12] Государственный архив Оренбургской области (ГАОО). Ф. Р-2144. Оп. 1. Д. 28. Л. 44.

[13] ГААО. Ф. 13. Оп. 11. Д. 258. Л. 18.

[14] Федорова А.В. Оренбург в годы Великой Отечественной войны. Оренбург, 1995. С. 81.

[15] Швыдченко В.И. Оренбуржцы в Великой Отечественной войне. Оренбург, 1975. С. 7–8.

[16] Сперанский А.В. Урал и Великая Отечественная война: вопросы истории в контексте национальной безопасности // Вклад Урала в разгром фашизма: исторический опыт и современные проблемы национальной безопасности. Екатеринбург, 2005. С. 17.

[17] КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 1898–1971. Т. 6. 1941–1954. М, 1971. С. 26–31.

[18] Швыдченко В.И. Оренбуржцы в Великой Отечественной войне. Оренбург, 1975. С. 29.

[19] Мещеряков Б.М. Кыштым. Исторический очерк. Магнитогорск, 1997. С. 172.

[20] Антуфьев А.А., Бакунин А.В. Создание слаженной военной экономики на Урале в период Великой Отечественной войны // Вклад Урала в победу над фашистской Германией. Свердловск, 1986. С. 25.

[21] ОГАЧО. Ф. 288. Оп. 3. Д. 339. Л. 95.

[22] Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 43. Д. 2492. Л. 174.

[23] ЦДНИОО. Ф. 748. Оп. 1. Д. 573. Л. 152.

[24] ГААО. Ф. 14. Оп. 4. Д. 102. Л. 21.

[25] ОГАЧО. Ф. 288. Оп. 6. Д. 315. Л. 35.