

Свердловская железная дорога в 1941–1945 годы: вклад в эвакуацию

А.В. Сперанский

Институт истории и археологии УрО РАН,
г. Екатеринбург
avspersky@mail.ru

Аннотация

В статье проанализирована деятельность Свердловской железной дороги, разделенной в годы Великой Отечественной войны на две магистрали: Пермскую и Свердловскую (до 1943 г. – им. Л.М. Кагановича), по обеспечению эвакуации промышленных предприятий и населения с западных территорий СССР в восточные регионы. Показан процесс перестройки железнодорожного хозяйства на военные рельсы, дана характеристика мероприятий, направленных на преодоление трудностей, таких как сокращение кадров, слабость ремонтной базы, недостаток паровозов и топлива к ним, несогласованность действий диспетчерских служб. Особый акцент сделан на возникновении «пробок», связанных с увеличением интенсивности железнодорожных перевозок и проблемами разгрузочно-погрузочного характера, напрямую влиявшими на эффективность действий подвижного состава. Выявлены недостатки в организации и осуществлении процесса перемещения мирного населения в тыловые районы. Определено, что систематические нарушения графиков движения поездов, несогласованность действий эвакуационных и железнодорожных служб порождало массу бытовых проблем, проявлявшихся в низкой комфортности средств переезда, плохом питании, распространении инфекционных и простудных заболеваний и, как следствие этого, в высоком проценте смертности среди эвакуировавшихся пассажиров. Отмечено, что советские органы управления на протяжении всей войны целенаправленно исправляли негативные моменты, проявлявшиеся в функционировании железнодорожных магистралей. Сделан вывод, что в результате принятия целого ряда правительственных постановлений и проведенных в соответствии с принятыми решениями эффективных действий «великое переселение на Восток» промышленности и значительной части населения из районов, подвергшихся немецко-фашистскому вторжению, было успешно осуществлено. Свердловская железная дорога с честью выполнила поставленные задачи, внося значительный вклад в проведенную эвакуацию и создание на Урале мощного военно-промышленного комплекса.

Ключевые слова:

Великая Отечественная война, эвакуация, железнодорожный транспорт, Свердловская железная дорога, железнодорожные перевозки, грузооборот, суточная скорость, эвакуация населения, эвакуационный пункт, эшелон

Sverdlovsk railway in 1941–1945: contribution to evacuation

A.V. Speransky

Institute of History and Archaeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,
Ekaterinburg
avspersky@mail.ru

Abstract

The paper analyses the work of the Sverdlovsk railway divided during the Great Patriotic War into two main lines – the Perm and the Sverdlovsk lines (before 1943 – named after L.M. Kaganovich) to ensure the evacuation of industrial enterprises and population from western territories of the USSR to the eastern regions. The paper also shows the process of conversion of the railway economy to correspond to war requirements and needs and describes measures aimed at overcoming difficulties, such as staff reduction, a poor repair base, lack of locomotives and fuel for them, inconsistency of dispatching services. Particular emphasis is placed on the occurrence of “traffic jams” associated with an increase in the intensity of rail traffic and loading-to-unloading problems that directly affected the effectiveness of the rolling stock.

The paper reveals weaknesses in organization and implementation of transporting civilians to the rear areas. The author found that systematic train schedule delays, inconsistency in the actions of evacuation and railway services generated a lot of everyday problems, e.g. low comfort, poor nutrition, spread of infectious and cold-related diseases and, as a consequence, a high percentage of mortality among evacuated passengers.

Throughout the whole war period, the Soviet authorities intentionally corrected negative moments in the functioning of railway lines. As a result of the adoption of a number of government resolutions followed by the corresponding efficient actions, the “great migration to the East” of industry and a significant part of population from areas subjected to the Nazi invasion was successful. The Sverdlovsk railway fulfilled its tasks with honour making a significant contribution to the evacuation and creation of a powerful military-industrial complex in the Urals.

Keywords:

the Great Patriotic War, evacuation, railway transport, Sverdlovsk railway, railway transportation, cargo turnover, daily speed, evacuation population, evacuation point, echelon

Введение

Великая Отечественная война 1941–1945 гг. была самой кровопролитной и смертоносной за весь период человеческой истории. Принесшая гибель 27 млн соотечественников, она явилась суровым испытанием для нашей Родины, втянула все ее население, от мала до велика, в орбиту тяжелейших испытаний и бедствий. В непримиримом противостоянии с грозным неприятелем, пройдя через позор и трагедию поражений, испытал горестные чувства невосполнимых материальных утрат и людских потерь, наш многонациональный народ сумел пересилить врага, нанеся смертельный удар фашистскому зверю в его логове – Берлине. Это дало возможность сохранить за собой право дальнейшего существования и развития, спасти мировую цивилизацию от коричневой чумы.

Одной из важнейших причин, приведших к полному разгрому неприятеля, стала эвакуация основных производительных сил и населения с театра военных действий в восточные регионы СССР с целью их сохранения и дальнейшего использования в борьбе с немецко-фашистскими агрессорами. Практически этот потрясающий подвиг по перемещению западного военно-промышленного потенциала на восток и создание на этой основе мощной индустриальной базы, обеспечившей фронт всем необходимым, стал залогом будущей Великой Победы. Поэтому неслучайно, один из главных героев Великой Отечественной войны маршал Советского Союза Георгий Константинович Жуков, оценивая значимость эвакуации для судеб страны, назвал ее «равной величайшим битвам Второй мировой войны» [1, с. 48; 2, с. 278].

Львиная доля всех проведенных в процессе эвакуации перевозок осуществлялась по магистралям, входящим в разветвленную железнодорожную сеть, разумно и дальновидно сформированную советским руководством страны еще в годы предвоенных пятилеток. На момент начала Великой Отечественной войны в Советском Союзе действовали 54 железные дороги общей протяженностью в 106,1 тыс. км, по этому показателю страна занимала второе место в мире, уступая лишь США [3, с. 309–311]. Естественно, что этот мощный логистический потенциал, не претерпевший серьезных количественных изменений за военные годы (на 1 января 1945 г. в СССР насчитывалось 53 магистрали), был максимально использован.

Значительную роль в системе железнодорожного транспорта СССР играла Свердловская железная дорога, разделявшаяся в период Великой Отечественной войны на две магистрали: Свердловскую и Пермскую. Первая (до 1943 г. носила имя наркома путей сообщения Л.М. Кагановича) управлялась из г. Свердловска (с 1991 г. – г. Екатеринбург), вторая руководилась из г. Молотова (с 1957 г. – г. Пермь). Обеим магистралям, охватывавшим территорию от Урала до Западной Сибири и соединявшим урало-сибирские регионы с европейской частью России, отводилось заметное место при реализации задач эвакуационного процесса.

Следует отметить, что проблемы функционирования железнодорожного транспорта и процессы эвакуации до-

статочно глубоко и развернуто представлены в историографии Великой Отечественной войны как советского, так и постсоветского периодов [4–10]. Однако опубликованные ранее монографии и научные статьи, охватывая главным образом процессы общесоюзного масштаба, решают исторические задачи общего характера. В то же время для углубления и расширения содержательной части темы требуется дальнейшее изучение ее региональной составляющей. Вот почему Свердловская железная дорога, входившая в состав 53 магистралей СССР, обеспечивавших снабжение фронта всем необходимым и объединявших тыл в единое целое, представляется объектом самостоятельного изучения. А данная статья, написанная в рамках модернизационного методологического подхода с использованием историко-сравнительного и историко-генетического методов на широкой источниковой базе, представленной документами центральных (ГАРФ) и местных (ГАПО, ОГАЧО, ПГАНИ) архивов, многие из которых впервые вводятся в научный оборот, демонстрирует ее конкретный вклад в эвакуацию.

Перемещение промышленности

С началом военных действий Пермская и Свердловская (до 1943 г. – им. Л.М. Кагановича) магистрали сразу же оказались в эпицентре мощных потоков железнодорожного транспорта, соединявших западные районы СССР с его восточными регионами. На Восток, где размещались тыловые территории, двигались эшелоны с оборудованием эвакуированных предприятий, ранеными, стариками, женщинами и детьми. На Запад, где шли боевые действия, отправлялись поезда с необходимыми для фронта боевой техникой, вооружением и воинскими подразделениями.

Эти встречные потоки необходимо было контролировать и направлять при постоянно увеличивающихся нагрузках. Поэтому в первые месяцы войны на Пермской и Свердловской железных дорогах сложилось крайне тяжелое положение. Сразу же выявились слабые стороны ремонтной базы, нерассчитанной на починку подвижного состава, прибывавшего с западных территорий Советского Союза. В результате массовой мобилизации железнодорожников в Красную армию во весь рост встала кадровая проблема. Дефицитом стали запчасти и стройматериалы. В сентябре–октябре 1941 г. выгрузка на Пермском и Свердловском узлах возросла в два–три раза, что породило проблему с разгрузкой подвижного состава. В сентябре 1941 г., по мнению заместителя народного комиссара путей сообщения Б.Н. Арутюнова, Свердловская железная дорога, наряду с рядом других, находилась в числе худших из-за огромного количества неразгруженных вагонов, скопившихся на станциях [11].

Наиболее трудным для работы железных дорог СССР стал период с конца 1941 – по начало 1942 г., когда враг активно наступал на Москву. В обозначенный период значительно сократилась маневренность дорог, что привело к созданию «пробок» и замедлению оборота вагонов. К 23 января 1942 г. на 26 магистралях страны находилось 33 692 вагона, требующих разгрузки. На урало-сибирском направлении из-за недостатка паровозов и

топлива остановилось около 3 тыс. поездов, а неудовлетворительная работа Свердловской железной дороги была дважды отмечена в постановлениях Государственного комитета обороны (далее – ГКО). Тормозом эффективной работы уральских железных дорог, наряду с уже названными, являлась и разобщенность их действий, в том числе по причине отсутствия должной связи в работе диспетчерских служб [5, с. 47; 7, с. 99].

В сложившихся условиях, чтобы обеспечить бесперебойное движение поездов, Государственный комитет обороны осуществил ряд экстренных мероприятий. На основе его постановления, принятого в ноябре 1941 г. «О привлечении к судебной ответственности агентов железных дорог за нарушение установленных норм приема поездов и за незаконный прием поездов» (№ 890), стал действовать порядок, дававший право уменьшать или увеличивать прием поездов между дорогами и отделениями только с разрешения Наркомата путей сообщения. По конкретным станциям этот вопрос могли решать только начальники железных дорог. За нарушение установленных правил по законам военного времени виновные должны были привлекаться к ответственности. Управления дорог получили также право на временную задержку поездов с несрочными грузами и разгрузку вагонов, необеспеченных соответствующей документацией [12].

Принятые решения помогли эффективно регулировать оборот вагонов, ускорять продвижение эшелонов и экономить топливо. Объявленные мобилизованными работники уральских дорог, все без исключения: паровозники, вагонники, служащие дистанции пути, связисты и др., стали обеспечивать бесперебойный поток грузов. Увеличились объемы перевозок, изменилась их структура. Следуя приоритетам, первыми, как правило, пропускали эшелоны оборонно-промышленного значения, составы с бойцами Красной армии и ранеными, а только потом с эвакуированным гражданским населением. Seriously улучшилось управление воинскими перевозками благодаря введению новой системы нумерации. Наиболее важным составам присваивались серии или литеры. Вследствие этого появилась возможность видеть нахождение поездов на сети дорог, определять род груза и пункт назначения, постоянно контролировать следование особо значимых эшелонов.

Объем перевозок, осуществленный уральскими дорогами в годы Великой Отечественной войны, можно без преувеличения назвать фантастическим. Ведь, исходя из того, что, по оценкам специалистов, в среднем на эвакуацию одного предприятия использовалось примерно 6 тыс. вагонов, то для перевозки фабрик и заводов на Урал потребовалось около 5 млн единиц этого вида транспорта, в том числе около 2 млн – для Свердловской и Пермской областей. При этом суточная скорость продвижения оборонных грузов была доведена до 800–900 км, а в отдельных случаях доходила до 1200 км при плановых 700 км. Удельный вес перевозок промышленного оборудования, вооружений, боеприпасов и т.п. возрос на уральских дорогах до 55 %, а транзитный грузопоток через главный ход в 1942 г., по сравнению с 1941 г., увеличился на 2,2 млн т.

Эвакуированные предприятия вступали в строй и начинали давать необходимую продукцию в среднем через 1,5–2 месяца по прибытии в пункт назначения, что позволило в кратчайшие сроки восстановить военный и промышленный потенциал страны. Невероятные объемы перевозок дали Уралу значительный прирост валовой продукции. Так, если в 1940 г. она оценивалась в 9 млрд руб., то уже к 1942 г. составила 26 млрд [6, с. 109, 110].

Перевозка населения

Однако эвакуация оборудования промышленных предприятий, хоть и носила по своей значимости и масштабу беспрецедентный характер, все же не была единственной задачей. Важнейшей миссией железнодорожного транспорта была и перевозка мирного населения. Эвакуированные и местные заводы требовали рабочую силу, недостаток которой как раз и компенсировался за счет перемещения на восток огромной массы людей. Следует отметить, что территориальные потоки эвакуонаселения, двигающиеся в тыловые районы, в том числе и на Урал, были связаны прежде всего с обстановкой на фронте. Поэтому наибольшее количество людей перемещалось из Украины (4 млн чел.), Белоруссии (1,5 млн), Москвы (2 млн) и Ленинграда (1,5 млн чел.) [4, с. 22; 8, с. 22; 13, с. 93, 94].

Пункт назначения и маршрут следования эвакуированным гражданам старались определить в строго централизованном порядке. Но в результате того, что следовавшие на фронт воинские составы постоянно пропускались вперед, этот «порядок», как правило, оставался лишь в предписаниях. В реальности же эшелоны с эвакуированными часто меняли маршрут, а на переполненных станциях их отказывались принимать и перенаправляли в другие города. Часто в выдававшихся людям удостоверениях в графе «Направление» просто ставили: «Вглубь страны».

В первые месяцы войны из-за переадресовки магистралей скорость движения эшелонов была очень низкой. Официально установленные 500–600 км в сутки повсеместно не соблюдались, а реальная скорость поездов в среднем не превышала 180–200 км в сутки [14]. На Урале дела обстояли еще хуже. В частности, в апреле 1942 г. средняя скорость движения эшелонов с эвакуированными на Пермской железной дороге составляла 173 км в сутки [15].

В результате жизнь «на колесах» эвакуированных людей продолжалась, как правило, от нескольких суток до нескольких недель. Но даже прибыв на железнодорожную станцию, люди не чувствовали облегчения. Эшелоны и здесь сутками, а то и целыми неделями простаивали по причине их переадресовки, сортировки и т.п. Многочасовых простоев эшелонов не избежали и уральские железные дороги. К примеру, в отчете начальника Свердловского эвакуопункта за период с декабря 1941 г. по март 1942 г. отмечено, что на Свердловском узле в среднем вагоны стояли по 6 ч кряду [16]. В имевшей место обстановке скученности и неразберихи про отдельные вагоны с пассажирами просто забывали. Так, на станции Свердловск вагон, где находилось более 150 детей, простоял четыре дня [9, с. 110]. В ряде случаев измученные пассажиры пытались сами решить свои путевые проблемы. 16 августа 1941 г., когда на-

правлявшийся в Новосибирск поезд с эвакуированными, состоящий из 27 вагонов, по очередному недоразумению переправили из Челябинска в Свердловск, возмущенные люди, применив методы активного воздействия, заставили начальника станции отправить их по назначению [17].

В результате неэффективности перевозок эвакуированного населения уральскими железными дорогами, выражавшейся в несогласованности действий из-за отсутствия связи между диспетчерскими службами, возникла масса бытовых проблем. Оперативные отделы Пермской и Свердловской магистралей плохо информировали эвакуопункты о времени прибытия эшелонов, вследствие чего работники эвакуопунктов не успевали учитывать прибывавших и обеспечивать их всем необходимым. Прежде всего это касалось питания. По установленным нормативам на основе выданной властями эвакуационной справки, обозначавшей маршрут следования, они должны были получить продуктовый паек на 10 дней и рейсовую карточку для отоваривания на эвакуопунктах. На деле же нормативы не соблюдались, о чем свидетельствуют многочисленные воспоминания людей. В лучшем случае кормление происходило «... раз в сутки и то не всегда <...> еда была прокисшей <...> понос свирепствовал зверски ...». Часто продовольствие не выдавалось совсем и люди «... когда поезд стоял <...> разбредались в поисках еды порой за 5–7 километров от железной дороги» [18, с. 145; 19, с. 141, 142].

И во время движения поездов, и в момент нахождения людей на станциях большое распространение получили инфекционные заболевания. Масштабы их бедствия можно понять по данным Свердловского эвакуопункта, где только в 1942 г. в городские больницы города были направлены 915 больных с диагнозами: дизентерия, корь, сыпной и брюшной тиф, дифтерия, ветрянка, коклюш, склероз, краснуха. В здании эвакуопункта было зарегистрировано 28 смертельных случаев, а с прибывших поездов сняли 83 трупа [20].

Умерших по дороге в эвакуацию, как правило, снимали с поездов на станциях при обходе эшелонов. После того как железнодорожная прокуратура составляла акты, их хоронили. Но так как скончавшихся в пути было достаточно много, часто тела просто складывали на землю, а коммунальные службы, не дожидаясь освидетельствования, производили захоронение в братские могилы [21].

В условиях резкого дефицита передвижного состава хорошие эшелоны задействовали в первую очередь в оборонно-промышленных и войсковых целях, а перемещаемому на восток мирному населению, как правило, доставались старые, отслужившие свой срок. Транспортировали людей даже на открытых платформах, предназначенных для перевозки песка и щебня. Большинство поездов не были оборудованы печами, поэтому при наступлении холодов эвакуировавшиеся очень часто подвергались обморожению и по прибытию в пункт назначения сразу же направлялись в больницу. Имели место случаи летального исхода. Так, в феврале 1942 г. из трех сотен воспитанников ремесленного училища № 31, прибывших на неотопляемом поезде из блокадного Ленинграда в уральский горо-

док Каменск, 69 было госпитализировано, а 49 умерло от обморожений и связанных с переохлаждением болезней [22].

Так как эшелоны в ситуации организационного хаоса, имевшего место в начале войны, часто отправлялись без предупреждения диспетчеров, часть людей отставали от своих поездов, что крайне негативно сказывалось на их дальнейшем передвижении и затрудняло деятельность работников магистралей и эвакуопунктов. В среднем, за период с января по апрель 1942 г. на Пермской и Свердловской железных дорогах отставшие от поезда составляли 15 % от общего количества пассажиров [23].

Создавшееся на железнодорожном транспорте положение не устраивало руководство страны, поэтому ГКО принял два постановления «Об ускорении продвижения эшелонов и отдельных групп вагонов с эвакуированными» (от 18 ноября 1941 г.) и «О продвижении эшелонов с эвакуированными» (от 22 ноября 1941 г.), обязавших Народный комиссариат путей сообщения (далее – НКПС) исправить имеющиеся недостатки и обеспечить ускоренное движение эвакуопоездов к пунктам своего прибытия [24, с. 548].

17 апреля 1942 г. ГКО принял еще одно постановление «Об оживлении движения и создании устойчивости в работе железных дорог», на основе которого введенный в начале войны график движения поездов был заменен новым, лучше сочетавшим народнохозяйственные и оборонные перевозки, что способствовало увеличению пропускной способности магистралей. Наркомом путей сообщения, вместо освобожденного от этих обязанностей Л.М. Кагановича, был назначен А.В. Хрулев, занимавший до этого посты заместителя Наркома обороны и начальника тыла Красной армии [10, с. 26].

Был учтен весь наличный вагонный парк и предусмотрено наиболее целесообразное его использование под перевозки. Особое внимание обращалось на питание эвакуированных в пути. Предусматривалось создание эвакуобаз, которые обеспечивались продовольствием специальными органами Советов народных комиссаров союзных республик и облисполкомов, при постоянном контроле со стороны Народного комиссариата торговли СССР [8, с. 11].

Объединение в одних руках функций планирования, транспортирования и снабжения позволило более гибко и оперативно решать многие вопросы, связанные с эвакуоперевозками населения. В результате перевозки населения были взяты под постоянный контроль. Начальники дорог ежедневно, не позднее 22.00 ч, сообщали в НКПС о следовании людских эшелонов и отдельных вагонов с эвакуонаселением, а сам наркомат ежедневно представлял подробную справку в ГКО. Приказ НКПС «Об оборудовании печами и снабжении топливом людских вагонов с эвакуированным населением» учел и проблему наступивших холодов [25].

Выполняя решения государственной власти, руководители уральских магистралей очень внимательно следили за передвижением эшелонов с людьми. На станциях Пермской и Свердловской железных дорог действовали специальные комсомольские посты, контролирующие продвижение эвакуопоездов. При возникновении проблем партийный и

комсомольский активы, закрепленные за эшелонами, всеми доступными средствами стремились к их разрешению. При необходимости к работникам уральских железных дорог применялись строгие меры, вплоть до привлечения к уголовной ответственности. В целях предотвращения угрозы безопасности тыловым районам страны, регулярные проверки эшелонов и эвакуационных пунктов проводили региональные органы НКВД, выявляя среди эвакуированных людей лиц, подлежащих военному призыву, прикреплению к оборонному предприятию, дезертиров, преступных элементов и т.п.

Заключение

Итогом осуществленных мероприятий стало значительное улучшение положения на Пермской и Свердловской железных дорогах. Уже в первой декаде декабря 1941 г. среднесуточная скорость продвижения эшелонов с промышленным оборудованием и эвакуационным населением на этих магистралях поднялась до 522 км [26]. В результате «великое переселение на Восток» промышленности и населения из районов, подвергшихся немецко-фашистскому вторжению, было успешно осуществлено. За период эвакуации, проведенной в два этапа (лето – осень 1941 г. и лето 1942 г.), в тыл было перевезено более 2,5 тыс. промышленных предприятий и около 25 млн чел. На Урал прибыло оборудование 832 заводов, 212 из которых приняла Свердловская и 124 – Пермская (в годы войны – Молотовская) области. Кроме того, еще тысячи предприятий по железнодорожным путям Свердловской и Пермской магистралей были увезены в Сибирь [27, с. 9; 28, с. 267]. Была кардинально решена и кадровая проблема работавших в регионе промышленных предприятий. За июль 1941 – декабрь 1942 г. Урал принял 2 млн 127 тыс. чел., что составило 9,7 % от всего населения края [28, с. 268].

Изменение ситуации в лучшую сторону, наряду с успешно проведенными государственными мероприятиями, было связано и с изменением обстановки на фронте после разгрома немецких войск под Москвой, приведшего к спаду потока эвакуированных. Значительную роль в стабилизации железнодорожных перевозок сыграл также патриотический настрой работников Пермской и Свердловской железных дорог, сумевших благодаря самоотверженному труду переломить имевшие место негативные тенденции и обеспечить бесперебойное функционирование магистралей, соединявших фронтовые территории с глубоким тылом.

Литература

1. Сперанский, А.В. Свердловская железная дорога в 1941–1945 гг.: переход на военные рельсы / А.В. Сперанский // История и современное мировоззрение. – 2022. – Т. 4, № 2. – С. 47 – 53.
2. Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. 1-е изд. / Г.К. Жуков. – Москва: АПН, 1969. – 736 с.
3. Советская экономика в период Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. – Москва: Наука, 1970. – 502 с.
4. Во имя Победы: эвакуация гражданского населения в Западную Сибирь в годы Великой Отечественной войны в документах и материалах: в 3 т. Т. 1. Исход / сост.: Л.И. Снегирева, Т.А. Сафонова. – Томск: Издательство Томского гос. пед. ун-та, 2005. – 360 с.
5. Елизаров, И.В. Деятельность партийных организаций по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта Западной Сибири в годы Великой Отечественной войны 1941–1942 гг. / И.В. Елизаров. – Томск: Издательство Томского ун-та, 1979. – 199 с.
6. Исторический путь Свердловской железной дороги / под. науч. ред. М.Т. Крючкова. – Екатеринбург: УрГУПС, 2011. – 512 с.
7. Куманев, Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов / Г.А. Куманев. – Москва: Издательство АН СССР, 1963. – 207 с.
8. Куманев, Г.А. Война и эвакуация в СССР. 1941 – 1942 / Г.А. Куманев // Новая и новейшая история. – 2006. – № 6. – С. 7–26.
9. Потемкина, М.Н. Дорога в эвакуацию: опыт реконструкции железнодорожных перевозок населения / М.Н. Потемкина // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4. История. – 2015. – № 4 (34). – С. 107–118.
10. Снегирева, Л.И. Эвакуация населения и железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны (на материалах Западной Сибири). Вестник ТГПУ (TSPU Bulletin). – 2015. – № 2 (155). – С. 21–30.
11. Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 6822. – Оп. 1. – Д. 433, 540.
12. Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 6822. – Оп. 1. – Д. 483. – Л. 65.
13. Колесник, А.Д. РСФСР в годы Великой Отечественной войны. Проблемы тыла и всенародной помощи фронту / А.Д. Колесник. – Москва: Наука, 1982. – 328 с.
14. Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 327. – Оп. 2. – Д. 44. – Л. 77.
15. Пермский государственный архив Новейшей истории. – Ф. 105. – Оп. 8. – Д. 123. – Л. 6.
16. Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 327. – Оп. 2. – Д. 33. – Л. 211.
17. Объединенный государственный архив Челябинской области. – Ф. П-288. – Оп. 4. – Д. 315. – Л. 71.
18. Кожурин, В.С. Народ и власть. (1941–1945 гг. Новые документы) / В.С. Кожурин. – Москва: РАГС, 1995. – 145 с.
19. Гусев, В. Как кировцы делали танки в Челябинске / В. Гусев // Знамя. – 1974. – № 8. – С. 141–142.
20. Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 327. – Оп. 2. – Д. 367. – Л. 100, 101.
21. Государственный архив Пермского края. – Ф. 1198. – Оп. 2. – Д. 8. – Л. 95; Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 327. – Оп. 2. – Д. 44. – Л. 88; Объединенный государственный архив Челябинской области. – Ф. Р 220. – Оп. 13. – Д. 1. – Л. 286.
22. Объединенный государственный архив Челябинской области. – Ф. П-288. – Оп. 6. – Д. 117. – Л. 810.
23. Объединенный государственный архив Челябинской области. – Ф. Р-1142. – Оп. 3. – Д. 4. – Л. 40.

24. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941–1945: в 6 т. Т. 2. – Москва: Воениздат, 1961. – 682 с.
25. Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 6822. – Оп. 1. – Д. 483; – Оп. 1. – Д. 508. – Л. 21–27.
26. Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 327. – Оп. 2. – Д. 44. – Л. 97.
27. Гаврилов, Д.В. Опорный край державы в 1941–1945 гг. / Д.В. Гаврилов // Урал индустриальный. – Екатеринбург, 2005. – С. 8–18.
28. Урал в панораме XX века. – Екатеринбург: СВ-96, 2000. – 495 с.

References

1. Speransky, A.V. Sverdlovskaya zheleznaya doroga v 1941–1945 gg.: perekhod na voennye relsy [The Sverdlovsk railway in 1941–1945: transition to military rails] / A.V. Speransky // Istoriya i sovremennoe mirovozzrenie [History and Modern Worldview]. – 2022. – Vol. 4. – № 2. – P. 47–53.
2. Zhukov, G.K. Vospominaniya i razmyshleniya [Memories and reflections]. 1st edition / G.K. Zhukov. – Moscow: APN, 1969. – 736 p.
3. Sovetskaya ekonomika v period Velikoj Otechestvennoj vojny 1941–1945 godov [Soviet economy during the Great Patriotic War of 1941–1945] / Ed. I.A. Gladkov. – Moscow: Nauka, 1970. – 502 p.
4. Vo imya Pobedy: evakuaciya grazhdanskogo naseleniya v Zapadnuyu Sibir v gody Velikoj Otechestvennoj vojny v dokumentah i materialah: v 3 t. T. 1. Iskhod. [In the name of Victory: the evacuation of civilian population to Western Siberia during the Great Patriotic War in documents and materials: in 3 volumes. Vol. 1. Exodus] / Comp. L.I. Snegireva, T.A. Safonova. – Tomsk: Tomsk State Univ. Publ., 2005. – 360 p.
5. Elizarov, I.V. Deyatel'nost partijnyh organizacij po obespecheniyu besperebojnoj raboty zheleznodorozhnogo transporta Zapadnoj Sibiri v gody Velikoj Otechestvennoj vojny 1941–1942 gg. [The activities of the party organizations to ensure the smooth operation of the railway transport of Western Siberia during the Great Patriotic War of 1941–1942] / I.V. Elizarov. – Tomsk: Tomsk State Univ. Publ., 1979. – 199 p.
6. Istoricheskij put Sverdlovskoj zheleznoj dorogi [The historical path of the Sverdlovsk railway] / Scientific edition M.T. Kryuchkov. – Ekaterinburg: UrGUPS, 2011. – 512 p.
7. Kumanev, G.A. Sovetskie zheleznodorozhniki v gody Velikoj Otechestvennoj vojny 1941–1945 godov [Soviet railway workers during the Great Patriotic War of 1941–1945] / G.A. Kumanev. – Moscow: USSR Ac. Sci. Publ., 1963. – 207 p.
8. Kumanev, G.A. Vojna i evakuaciya v SSSR. 1941–1942 [War and evacuation in the USSR. 1941–1942] / G.A. Kumanev // Novaya i novejschaya istoriya [New and Recent History]. – 2006. – № 6. – P. 7–26.
9. Potemkina, M.N. Doroga v evakuaciju: opyt rekonstrukcii zheleznodorozhnyh perevozok naseleniya [The road to evacuation: the experience of reconstruction of railway transportation of the population] / M.N. Potemkina // Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya [Bulletin of the Volgograd State University. Series 4. History]. – 2015. – № 4 (34). – P. 107–118.
10. Snegireva, L.I. Evakuaciya naseleniya i zheleznodorozhnyj transport v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (na materialah Zapadnoj Sibiri) [Evacuation of the population and railway transport during the Great Patriotic War (based on materials from Western Siberia)] / L.I. Snegireva // Bulletin of Tomsk State Pedagog. Univ.. – 2015. – № 2 (155). – P. 21–30.
11. State Archive of the Russian Federation. – Fonds 6822. – Inventory 1. – Files 433, 540.
12. State Archive of the Russian Federation. – Fonds 6822. – Inventory 1. – File 483. – Sheet 65.
13. Kolesnik, A.D. RSFSR v gody Velikoj Otechestvennoj vojny. Problemy tyla i vsenarodnoj pomoshchi frontu [RSFSR during the Great Patriotic War. Problems of the rear and national assistance to the front] / A.D. Kolesnik. – Moscow: Nauka, 1982. – 328 p.
14. State Archive of the Russian Federation. – Fonds 327. – Inventory 2. – File 44. – Sheet 77.
15. Perm State Archive of Recent History. – Fonds 105. – Inventory 8. – File 123. – Sheet 6.
16. State Archive of the Russian Federation. – Fonds 327. – Inventory 2. – File 33. – Sheet 211.
17. Combined State Archive of the Chelyabinsk Region. – Fonds P-288. – Inventory 4. – File 315. – Sheet 71.
18. Kozhurin, V.S. Narod i vlast (1941 – 1945 gg. Novye dokumenty) [People and authorities (1941 – 1945. New documents)] / V.S. Kozhurin. – Moscow: RAGS, 1995. – 145 p.
19. Gusev, V. Kak kirovcy delali tanki v Chelyabinske [How the Kirovites made tanks in Chelyabinsk] / V. Gusev // Znamya [Flag]. – 1974. – № 8. – P. 14–142.
20. State Archive of the Russian Federation. – Fonds 327. – Inventory 2. – File 367. – Sheets 100, 101.
21. State Archive of the Perm Region. – Fonds 1198. – Inventory 2. – File 8. – Sheet 95; State Archive of the Russian Federation. – Fonds 327. – Inventory 2. – File 44. – Sheet 88; Combined State Archive of the Chelyabinsk Region. – Fonds R-220. – Inventory 13. – File 1. – Sheet 286.
22. Combined State Archive of the Chelyabinsk Region. – Fonds P-288. – Inventory 6. – File 117. – Sheet 810.
23. Combined State Archive of the Chelyabinsk Region. – Fonds R-1142. – Inventory 3. – File 4. – Sheet 40.
24. Istoriya Velikoj Otechestvennoj vojny Sovetskogo Soyuz. 1941–1945: v 6 t. T. 2. [History of the Great Patriotic War of the Soviet Union. 1941–1945: in 6 volumes. Vol. 2.] / Editor-in-chief P.N. Pospelov. – Moscow: Voениzdat, 1961. – 682 p.
25. State Archive of the Russian Federation. – Fonds 6822. – Inventory 1. – File 483; – Inventory 1. – File 508. – Sheets 21–27.
26. State Archive of the Russian Federation. – Fonds 327. – Inventory 2. – File 44. – Sheet 97.
27. Gavrilov, D.V. Opornyj kraj derzhavy v 1941 – 1945 gg. [The supporting region of the state in 1941–1945] / D.V. Gavrilov // Ural industrialnyj [Industrial Ural]. – Ekaterinburg, 2005. – P. 8–18.
28. Ural v panorame XX veka [Ural in the panorama of the XX century] / Editor-in-chief V.V. Alekseev. – Ekaterinburg: SV-96, 2000. – 495 p.

Информация об авторе:

Сперанский Андрей Владимирович – доктор исторических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации; заведующий Центром политической и социокультурной истории Института истории и археологии УрО РАН (Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук; Российская Федерация, 620990, г. Екатеринбург, ул. С. Ковалевской, д. 16; e-mail: avspersansky@mail.ru).

Author:

Andrei V. Speransky - Doctor of Sciences (History), Professor, Honored Worker of Science of the Russian Federation, Head of the Center for Political and Socio-Cultural History of the Institute of History and Archaeology UB RAS (Institute of History and Archaeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, 16 S. Kovalevskaya St., Ekaterinburg, Russian Federation; e-mail: avspersansky@mail.ru).

Для цитирования:

Сперанский, А.В. Свердловская железная дорога в 1941–1945 годы: вклад в эвакуацию / А.В. Сперанский // Известия Коми научного центра Уральского отделения Российской академии наук. Серия «История и филология». – 2023. – № 1 (59). – С. 134–140.

For citation:

Speransky, A.V. Sverdlovskaya zheleznaya doroga v 1941-1945 gody: vklad v evakuaciyu [Sverdlovsk railway in 1941-1945: contribution to evacuation] / A.V. Speransky // Proceedings of the Komi Science Centre of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences. Series "History and Philology". – 2023. – № 1 (59). – P. 134-140.

Дата поступления рукописи: 06.02.2023

Прошла рецензирование: 17.02.2023

Принято решение о публикации: 17.02.2023

Received: 06.02.2023

Reviewed: 17.02.2023

Accepted: 17.02.2023