



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ЮЖНО-УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГУМАНИТАРНО-
ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «ЮУрГГПУ»)

ФАКУЛЬТЕТ ИСТОРИЧЕСКИЙ
КАФЕДРА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ И ПРАВА

Тыловой железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны
(на примере Южного Урала)
Выпускная квалификационная работа
по направлению 44.04.01 Педагогическое образование
Направленность магистратуры
«Историческое образование»

Выполнил (а):
Студент (ка) группы ОФ – 205 / 121-2-1
Черных Алёна Сергеевна

Проверка на объем заимствований:
74,14 % авторского текста

Работа _____ к защите
рекомендована/не рекомендована

« ___ » _____ 20__ г.

зав. кафедрой отечественной истории и
права
Коршунова Н.В.

Научный руководитель:
доктор ист. наук, доцент
Сидоренко Надежда Семёновна

Челябинск

2017

Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Южно-Уральская железная дорога накануне и в начале Великой Отечественной войны.....	17
1.1. Южно-Уральская железная дорога – накануне Великой Отечественной войны.....	17
1.2. Состояние и перестройка Южно-Уральской железной дороги на начальном этапе Великой Отечественной войны 1941 – 1942 гг.....	22
Глава 2. Южно-Уральская железная дорога в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.....	32
2.1. Деятельность Южно-Уральской железной дороги в год коренного перелома и на завершающем этапе Великой Отечественной войны 1943 – 1945 гг.....	32
2.2. Ратный и трудовой подвиг рабочих и служащих Южно-Уральской железной дороги в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.....	37
2.3. Материально-бытовая и повседневная жизнь южноуральских железнодорожников.....	51
Заключение.....	62
Источники и литература.....	66
Приложение	73

Введение

Великая Отечественная война привела к серьёзным социально – экономическим изменениям в стране. Перемещению беспрецедентного количества производственных мощностей и людских ресурсов в период Великой Отечественной войны на Восток по своим масштабам не имеет прецедента в истории.

Мощная индустриальная база, созданная на Урале в годы первых пятилеток, дала возможность разместить здесь свыше 450 крупных промышленных предприятий, эвакуированных из западных районов страны. Огромную роль в эвакуации промышленных предприятий играла Южно-Уральская железная дорога.

Южно-Уральская железная дорога в годы Великой Отечественной войны представляла собой «дорогу жизни» для тысячи людей. Как для тех, кто воевали на фронте, так и для тех, кто ударно трудился в тылу. Ушедших на фронт мужчин, которые были ещё способны держать оружие, заменили женщины и подростки. Именно на их хрупкие плечи упала эта тяжёлая доля, доля – героической мобилизации сил страны.

Исторический опыт эвакуационных перемещений, может быть использован современной экономики в процессе организации продвижения промышленной продукции, формирования товаропотоков, создания инфраструктуры товародвижения на железнодорожном транспорте.

Определенный интерес также представляет и социальный аспект жизни и быта железнодорожников в тылу в годы Великой Отечественной войны.

С наступлением военного времени появились свои герои, как на фронте, так и в тылу. Имена героев – железнодорожников навсегда запечатлены в «Дорожной книге отличников Великой Отечественной войны – железнодорожников Южно-Уральской железной дороги». Это

передовики производства, герои. Вечная им память. Имена самых первых передовиков – машинистов Утюмова, Агафонова; токарей Баннова, Лобзина. Имена великих женщин-машинистов паровоза Лепешковой, Арсентьевой, Зубаревой, Тереховой, Коробко, Малышевой, героических помощников машинистов Сазыкиной, Оленик, Киселевой, Хорошавиной и ещё многих других пополнились новыми именами, о которых стоит рассказать всем.

Актуальность темы исследования – «Тыловой железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны (на примере Южного Урала)» заключается в том, что о подвиге людей, трудившихся на железной дороге в научной и публицистической литературе зачастую забывают или опускают эти сюжеты, отдавая предпочтение анализу боевых действий на фронтах. Происходит это в большей степени по причине того, что служащие и рабочие железной дороги формально не принимали непосредственного участия в боевых действиях. Учитывая данную ситуацию, представляется актуальной разработка истории участия рабочих и служащих железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны. Обращение к региональному аспекту (на примере Южного Урала) позволит выявить общее и особенное в работе железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны.

Анализ литературы позволяет представить степень научной разработанности выбранной темы в отечественной историографии. Историографию вопроса можно представить в виде двух периодов, различающихся по методологии, тематике и постановке исследуемых тем – советский (1941–1980-е гг.) и современный (с начала 1990-х гг. и до настоящего времени).

Первые попытки освещения проблемы относятся к военному периоду. Эти попытки носили прикладной характер. Это были небольшие по объему статьи и брошюры, написанные самими военными. В них рассказывали об опыте и трудовых днях знатных железнодорожников.

По мере накопления знаний происходит желание авторов к научному осмыслению и обобщению фактов. На данном периоде следует выделить монографии В.Н. Образцова¹, Т.С. Хачатурова². Особо следует отметить труд Н.А. Вознесенского по анализу экономики страны в годы Великой Отечественной войны³. Обладая глубокими знаниями и управленческим талантом, находясь на важных государственных постах, Н.А. Вознесенский привлек ценную информацию, закрытую для других исследователей. Для данного исследования особый интерес представляет раздел, касающийся анализа работы транспорта и организации перевозок в трудные военные годы. Автор в контексте работы транспортной системы страны в целом, освещает деятельность железнодорожного транспорта в период 1941–1945 гг. Н.А. Вознесенский впервые приводит сводные данные о деятельности железных дорог страны в 1941–1945 гг., вводит в научный оборот богатый статистический материал, содержащий сведения, в том числе по тыловому железнодорожному транспорту. Книга, высоко оцененная в свое время специалистами, вскоре оказалась изъятой из обращения и недоступной историкам в связи с тем, что автора репрессировали.

В целом, историографии железнодорожного транспорта в военные и послевоенные годы были присущи попытки обобщения имевшегося статистического и фактического материала, предприняты оценки вклада работников железных дорог страны и Южного Урала, в частности, в развитие военной экономики и достижение общей победы над врагом.

Наряду с определенными достижениями, историография данного периода имела свои недостатки. Ряд аспектов истории работы транспортной системы страны в период 1941–1945 гг. оказались не

¹ Образцова В.Н. Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны. М., 1943.

² Хачатурова Т.С. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне. М., 1943.

³ Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М., 1947. С. 43-47.

освещёнными или слабо освещёнными. В частности, функционирование транспорта рассматривалось в общих чертах; название многих населённых пунктов и станций, участков железнодорожных отсутствовало. Все вышеперечисленные проблемы объясняются отсутствием точных статистических данных, а также условиями военного времени – большинство информации находилось под грифом «секретно».

Советская историография пост военного периода сделала значительный шаг вперёд. Важнейшим достижением данного периода стало усиление аналитического подхода к истории войны. Были впервые затронуты отдельные аспекты функционирования железных дорог.

Первым обобщающим исследованием стала монография Г.А. Куманева ⁴ по истории героического труда советских железнодорожников в годы войны (1941–1945). Автор большое внимание уделил постоянному обеспечению нужд фронта прифронтовыми и тыловыми магистралями.

В 1973 г. вышло новое его исследование, в котором он более подробно осветил труд рабочих и служащих железнодорожного транспорта накануне и во время войны, оценил роль железнодорожного транспорта в военных операциях ⁵. Это стало возможным в связи с опубликованием значительного массива документов и материалов по истории Великой Отечественной войны, выпуска воспоминаний ветеранов войны.

В 1984г. был издан коллективный труд под редакцией министра путей сообщения СССР Н.С. Конарёва ⁶. В нем получили освещение вопросы участия в военных действиях бронепоездов, военно-санитарных поездов.

⁴ Куманев Г.А. Советские железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945гг. М.: Издательство Академии наук СССР, 1963.

⁵ Куманев Г.А. На службе фронта и тыла. Великая Отечественная война и железнодорожный транспорт СССР. М., 1973. С. 26-44.

⁶ Конарев Н.С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945гг. М., 1985.

Отдельные стороны деятельности железнодорожного транспорта представлены в работах, С.С. Косович, А.М. Филимонова⁷. В них отражены героические будни военных железнодорожников.

Некоторые аспекты деятельности Южно-Уральской дороги в военные годы получили отражение в общих работах по истории Урала. В одной из глав книги «Урал – фронту»⁸ проанализирована перестройка работы транспорта на военные рельсы, техническое усиление железнодорожной сети, социалистическое соревнование. Положительным моментом является то, что авторы рассмотрели, не только Южно - Уральскую, Свердловскую и Пермскую дороги, но и Оренбургскую железные дороги.

В числе специфики историографии истории работы железнодорожной сети страны и Южного Урала в годы Великой Отечественной войны можно отметить подчинённость идеологическому фактору, ограниченность исследования рамками марксистско-ленинской идеологии. Круг проблем, освещаемых авторами, имел определенные ограничения, исследования носили в большей мере обобщенный характер. В центре внимания авторов были, прежде всего, вопросы трудового подвига железнодорожников.

Второй этап отечественной историографии темы – современный с начала 1990-х гг. – характеризуется отходом от жестких рамок государственной идеологии, характеризуется разнообразием методологических подходов, значительным расширением источниковой базы в связи со снятием грифа «совершенно секретно» с большинства аспектов темы.

В 90-е годы выходит ряд монографий основу, которых составляют архивные источники. В своей работе «Оренбург в годы Великой

⁷ Косович С.С., Филимонов А.М. Советские железнодорожники: Военно-исторический очерк. М., 1984.

⁸ Урал – фронту / под ред. А.В. Митрофановой. М., 1985. С. 11-198.

Отечественной войны» А.В. Федорова⁹ раскрывает историю жизни города Чкалова (с 1958г. город Оренбург). Освещаются проблемы эвакуационных мероприятий, боевого оснащения, работы госпиталей.

Проблему жизни в городах-тыловиках раскрывает и Н.П. Палецких. В монографическом исследовании автора – «Социальная политика на Урале в период Великой Отечественной войны» – затрагиваются наиболее важные аспекты жилищного характера, коммунально-бытовые проблемы, а также вопросы помощи семьям военнослужащих¹⁰. Данные сюжеты касаются образа жизни рабочих и служащих Южно-Уральской железной дороги.

Современные исследования по проблемам истории Урала периода Великой Отечественной войны позволяют глубже взглянуть на тему железнодорожного транспорта. Более пристальное внимание ученые уделяют вопросам эвакуации. М. Н. Потемкина¹¹ анализирует масштабы и механизмы эвакуационных и реэвакуационных процессов, степень их подготовленности, выявляет формы помощи эвакуированному населению. Л. И. Футорянский¹² освещает перевод промышленных объектов на Южный Урал, уточняет сведения о прибывших предприятиях различных отраслей.

В своей работе «Огненный рубеж фронта и тыла. Челябинская область в 1941-1945г.»¹³ В.Д. Павленко и Г.К. Павленко посвящают отдельный параграф Южно-Уральской железной дороге. Раскрывая проблемы перестройки транспорта на военный лад, авторы подчеркивают роль железнодорожного транспорта, отмечают героические усилия

⁹ Федорова А.В. Оренбург в годы Великой Отечественной войны. Оренбург, 1995. С. 3-4.

¹⁰ Палецких Н.П. Социальная политика на Урале в период Великой Отечественной войны. Челябинск, 1995. С. 3-6.

¹¹ Потёмкина М.Н., Бугас О.Д. Они – эвакуированные... // Южноуральцы в боях и труде. Челябинск, 1995. С. 176-181.

¹² Футорянский Л.И. Оренбуржье – великой победы. Оренбург, 1994.

¹³ Павленко В.Д., Павленко Г.К. Огненный рубеж фронта и тыла. Челябинская область в 1941-1945г. Челябинск, 2005. С. 156-159.

рабочих и служащих Южно-Уральской железной дороги. Труд тылового города показан на фоне сложных и мало разрешимых материально-бытовых аспектов: продовольственного, жилищного и медико-санитарного и др.¹⁴

История Южно-Уральской железной дороги в период Великой Отечественной войны получила отражение в монографических исследованиях С.А. Лоскутова, в контексте истории создания, становления и развития Южно-Уральской железной дороги с 80-х гг. XIX в.¹⁵ Автор убедительно доказал, что Южно-Уральская магистраль приобрела в данный период времени жизненно важное значение для страны, а Челябинская область в короткий срок была превращена в грозный арсенал страны. Война неизмеримо увеличила нагрузку на транспорт, что потребовало не только особого напряжения сил, но и внедрения новых технологий. С.А. Лоскутовым проанализированы основные технологические усовершенствования, которые практически изменили всю последовательность работ железной дороги, отмечен массовый трудовой героизм железнодорожников, благодаря которому были преодолены сложные технические и другие задачи; отражены процессы дальнейшего развития путевого хозяйства – службы по ремонту и предмаршрутной подготовке подвижного состава, строительство новой техники – бронепоездов, формирование и отправка на фронт военно-эксплуатационных отделений¹⁶.

¹⁴ Павленко В.Д., Павленко Г.К. Огненный рубеж фронта и тыла. Челябинская область в 1941-1945г. Челябинск, 2005. С. 80-118.

¹⁵ Лоскутов С.А. Ворота в Сибирь. Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2014; Лоскутов, С. А. Маршрут длиной в 100 лет: 100 лет профсоюзу железнодорожников / С. А. Лоскутов. – Челябинск, 2005; Лоскутов, С. А. История транспорта России / С. А. Лоскутов, Е. Е. Задворнова, Н. В. Аверенкова. – Челябинск, 2009; Лоскутов, С. А. Южно-Уральская магистраль / С. А. Лоскутов. – Челябинск: УрГУПС, 2001.

¹⁶ Лоскутов С.А. Ворота в Сибирь. Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2014. С. 112–125.

Расширение круга тем позволило перейти и к рассмотрению более узких проблем, таких как культурно-просветительские учреждения¹⁷. В статье Н.П. Палецких и П.А. Лещенко показывают учреждения Челябинска и Челябинской области, которые были основой культурной и просветительской жизни военного Челябинска. Раскрываются темы захваченные в этот период жизни, которые показывал театр, музыкальные учреждения области.

Отдельные аспекты темы получили отражение в публикациях в научных сборниках, выходявших, как правило, к очередному юбилею истории Великой Отечественной войны¹⁸.

Таким образом, видно, что отечественными учеными достигнуты положительные результаты в разработке проблемы железнодорожного транспорта в войне. В рамках данного периода изменяется качественное содержание научных публикаций, растет аналитический уровень исследований. Историки характеризуют положение на территориальных дорогах, но в основном это Северный Кавказ и юг России. Доступ к ранее засекреченным архивным документам позволяет авторам обратиться к истории создания специальных формирований Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), выявить новые аспекты эвакуационного процесса и подготовки квалифицированных кадров железнодорожников в годы войны.

Освящение вопроса участия Южно-Уральской железной дороги в военные годы в учебной (школьной) литературе затронут не многими авторами. Коллектив авторов серии книг по краеведению «Познай свой

¹⁷ Палецких Н.П., Лещенко П.А. Культурно – просветительские учреждения Челябинской области в годы Великой Отечественной войны // Материалы XLIV международной научно-технической конференции «Достижения науки – агропромышленному производству». Челябинск, 2006. С 22-24.

¹⁸ Великая Отечественная и Вторая мировая войны в контексте истории XX-XXI века. Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 65-летию Победы. Челябинск: Изд-во ЧГПУ, 2010 в 2-х Ч.; Урал в стратегии Второй мировой войны. Материалы Всерос. научн. конф., посвященной 55-летию Победы в Великой Отечественной войне. Екатеринбург, 2000 и др.

край» практически не упомянули роль железнодорожного транспорта в Великой Отечественной войне.

Упоминание об участии Челябинска и железнодорожного транспорта показано в разделе «Военно-промышленный комплекс»¹⁹ при раскрытии вопроса об эвакуации предприятий.

Кроме того упоминания о железной дороге присутствует и в главе «Тыл-фронту 1941–1945»²⁰ учебника «Краеведение. Магнитогорск» за 9-11 класс. Вопрос о железной дороге раскрывается при рассмотрении участия Магнитогорска в строительстве бронепоездов, где Магнитогорск принимал непосредственное участие. Кроме того, вопрос об участии железной дороги раскрывается при рассмотрении эвакуации населения и заводов.

Проблема участия железнодорожного транспорта в Великой Отечественной войне рассматривается в учебнике «История Южного Урала XX – начало XXI вв.»²¹. Раскрытие данной проблемы, как и у многих предыдущих авторов, рассматривается в контексте рассказа вопроса о промышленности при эвакуации предприятий.

Довольно широко рассматривается проблема железнодорожного транспорта в учебнике «История Урала: XX век»²². В разделе «Экономика. Транспорт» показывается роль Южно-Уральской железной дороги в годы войны, раскрывается вопрос эвакуации, проблемных районов железной дороги.

В школьных учебниках 9, 11 класса вопрос о роли железной дороги рассматривается при рассмотрении тем: «Тыл в годы войны», «Советский тыл в годы войны. На оккупированной территории». Рассмотрение данной

¹⁹ Отраслевая характеристика хозяйства / под ред. В.М. Кузнецова // Краеведение. Челябинская область. 9 класс. Челябинск, 2012. С. 28-34

²⁰ Потемкина М.Н. Магнитка победила Рур / под ред. М.Г. Абрамзон, М.Н. Потёмкиной // Краеведение. Магнитогорск. 9-11 класс. Челябинск, 2013. С114-151.

²¹ Салмина М.С. Южный Урал в годы Великой Отечественной войны. Промышленность // История Южного Урала XX – начало XXI вв. Челябинск, 2004. С. 113-119.

²² История Урала: XX век // под ред. Б.В. Личмана. Екатеринбург, 1998. С. 166-167.

тематики вопросов затрагивается в рамках вопроса об эвакуации предприятий.

Таким образом, в школьной литературе участие железной дороги рассматривается только с эвакуационной точки зрения, либо как участие в помощи и строительстве бронепоездов по заказу Государственного Комитета обороны.

Цель исследования заключается в изучении и анализе деятельности Южно-Уральской железной дороги в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.).

Задачи исследования сформулированы на основе цели и заключаются в следующем:

1. Выявить степень изученности данной темы в отечественной историографии;
2. Проанализировать основные направления деятельности Южно-Уральской железной дороги в годы войны;
3. Охарактеризовать материально – бытовое положение рабочих и служащих железной дороги в годы Великой Отечественной войны;
4. Определить место и роль Южно-Уральской железной дороги в общее дело Победы над врагом.

Объектом исследования выступает работа Южно-Уральской железной дороги в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.).

Предмет исследования является деятельность рабочих и служащих Южно-Уральской железной дороги по обеспечению перевозок и поставки грузов в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.).

Территориальные рамки охватывают регион Южного Урала, который включает Челябинскую, Оренбургскую и Курганскую области.

Хронологические рамки охватывают период с 1941 по 1945 гг., который включает в себя несколько этапов:

- 1 этап – 1941 год – июль 1943 года – перестройка работы железнодорожного транспорта на военный лад, помощь в эвакуационные

мероприятия на восток. Основную часть работы в большинстве случаев выполняют преимущественно женщины, дети.

2 этап – июль 1943 – мая 1945г. – переход ориентации рабочей силы после приказа Сталина в сторону мобилизованных из Советской армии солдат – мужчин. Возвращение на свои места специалистов, что приводит к более эффективной работе железнодорожного транспорта.

Методологическая база исследования представляет собой весь спектр традиционных методов и подходов, разработанных в современной исторической науке.

Важнейшими принципами изучения истории деятельности Южно-Уральской железной дороги в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.) является принцип *историзма, научной объективности и системности*. Непосредственное применение в исследовании нашли такие методы как: *историко-системный*, позволяющий раскрыть тему труда и борьбы рабочих и служащих тыловой железной дороги как части общей борьбы народов нашей страны в годы войны. *Сравнительно – исторический метод*, позволяющий в процессе освещения истории труда и борьбы рабочих и служащих Южно-Уральской железной дороги провести сопоставление вклада Южно-Уральской железной дороги с другими тыловыми дорогами страны в дело Победы над врагом. *Статистический метод*, позволяет показать количественные данные, отражающие основные направления деятельности Южно-Уральской железной дороги в годы войны.

Источниковая база исследования основана на комплексе опубликованных и неопубликованных источников.

Первой группой опубликованных документальных источников являются законодательные акты правительства. Являясь непосредственным результатом деятельности верховной власти и обладая высшей юридической силой, законодательные акты лучше, чем любой другой вид письменных источников характеризуют проводимую

государством политику. Постановление СНК СССР и ЦК ВКП (б) «О работе железнодорожного транспорта», «О пересмотре органов управления железнодорожным транспортом», «О пересмотре системы заработной платы и нормирования труда на железнодорожном транспорте».

Вторая группа – материальные источники. Это фотоснимки по истории Южно-Уральской железной дороги, выявлены нами в фондах музеев. Фото – акция «Лица магистрали»: Бригада Блинова, Агафонов П. А., учащиеся железнодорожного училища №2 на практике и т.д.

Третья группа источников – сборники документов по истории Южного Урала в годы Великой Отечественной войны: «Челябинская область. Сборник документов. 1917 – 1945 гг.»²³, «Победа века. Челябинская область в Великой Отечественной войне»²⁴, «Тыл – фронту. Сборник воспоминаний, Прежде всего, это очерков, документов, писем»²⁵, «Женское лицо Победы»²⁶, «Революционная и трудовая летопись Южноуральского края»²⁷.

Следующей группой стали информационно-публицистические материалы, опубликованные в периодических изданиях, хранящиеся в электронных ресурсах Российской государственной библиотеки²⁸ и научной электронной библиотеке «КиберЛенинка»²⁹. Этот вид источников

²³ Челябинская область. 1917-1945гг. // Сборник документов и материалов / под ред. П.Г. Агарышева Челябинск, 1998. С. 194-247.

²⁴ Победа века. Челябинская область в Великой Отечественной войне. Популярная военная энциклопедия / сост. А.П. Моисеев. Челябинск, 2000.

²⁵ Тыл – фронту. Сборник воспоминаний, очерков, документов, писем / сост. Л.М. Евтеева, Р.М. Степакова. Челябинск, 1990.

²⁶ Женское лицо Победы: 100 документов о женщинах Челябинской области в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945гг / под ред. А.П. Финадеева. Челябинск, 2001.

²⁷ Революционная и трудовая летопись Южноуральского края. Хрестоматия архивных документов по истории Южного Урала 1682-1918 / под ред. В.Е. Четина. Челябинск, 1980.

²⁸ <http://www.rsl.ru/>

²⁹ <http://cyberleninka.ru/>

обладает рядом существенных преимуществ: многогранен, оперативен, содержит информацию различных уровней.

Для раскрытия темы нами привлечен ряд неопубликованных документов, извлеченных из фондов Музея истории железной дороги (г. Челябинск, г. Златоуст). Фонды Музея истории железной дороги представили нам материалы делопроизводственного характера: постановления, приказы, отчеты, изданные транспортным отделом Южно-Уральской железной дороги. Приказы заместителя начальника Южно-Уральской железной дороги – Ткаченко. В этих материалах находятся данные, характеризующие работу дороги за все годы войны, путевое хозяйство, дорожное строительство.

Важную группу источников составили источники личного происхождения, которые представляют особый интерес, так как в них можно найти информацию, отсутствующую в официальных документах. Это воспоминания ветеранов Южно-Уральской железной дороги. Из них мы извлекли ценный материал об опыте и трудовых днях знатных железнодорожников.

В целом комплекс неопубликованных архивных документов, опубликованные источники и материал периодической печати в полной мере создают необходимую базу для проведения объективного исследования темы.

Научная новизна и практическая значимость исследования состоит в обобщении и систематизации фактического материала, отражающего экономический вклад южноуральцев в Великой Отечественной войне. Практическая значимость работы состоит в том, что положения и выводы диссертации могут быть использованы при создании обобщающих работ по истории Южного Урала в годы Великой Отечественной войны. Фактический материал и выводы исследования могут быть использованы при разработке спецкурсов и лекций по истории Южного Урала в годы Великой Отечественной войны, а также при

подготовке уроков и классных часов в школе по истории России и истории Южного Урала; для подготовки и проведения экскурсий по теме.

Апробация работы осуществлялась в форме выступлений магистранта с докладами и сообщениями на научных студенческих конференциях:

– «Россия и мир: диалог историй», декабрь 2013г. г. Челябинск. Доклад: «Неизвестные герои Великой Отечественной войны: Василий Зайцев и Сергей Холкин».

– 47 студенческая научно-практическая конференция ЧГАКИ, 15 апреля 2015г., г. Челябинск. Доклад: «Воинский и трудовой подвиг южноуральских железнодорожников».

В структуру квалификационной работы входит введение, основная часть, состоящая из двух глав, которые в свою очередь делятся на параграфы, заключение.

ГЛАВА 1. ЮЖНО-УРАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НАКАНУНЕ И В НАЧАЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННО ВОЙНЫ

1.1. Южно-Уральская железная дорога – накануне Великой Отечественной войны

Южно-Уральская железная дорога является начальным звеном великой Транссибирской магистрали, которая прошла длинный путь развития.

В-первую очередь начало строительства железных дорог на Южном Урале неразрывно было связано с необходимостью освоения несметных богатств Урала, Сибири, и потребностью в создании новых рынков сбыта продукции.

В течение 20 лет специальная комиссия при Министерстве путей сообщения рассматривала различные проекты железных дорог, которые бы соединили европейскую часть России с Уралом и Сибирью, Дальним Востоком. В 1884г. было принято решение о строительстве Великого Сибирского пути в направлении Миасс – Челябинск – Омск – Новониколаевск (Новосибирск) – Красноярск – Иркутск – Чита – Рухлово – Хабаровск – Владивосток.

Край был богат бурными, быстрыми реками и горными ручьями, поэтому для защиты железнодорожного полотна сооружались каменные подпорные стенки. В отдельных случаях необходимо было отводить уральские реки путём устройства для них нового русла. Всего на линии Уфа – Златоуст построено около трехсот различных искусственных сооружений – мостов, укрепительных дамб, труб, водопроводов и подпорных стенок.

Магистраль сооружалась в рекордно короткие сроки. В 1888 г. было открыто движение от Москвы до Уфы, 8 сентября 1890г. – до Златоуста. 25 октября 1892г. первый поезд прибыл в Челябинск. Дорога стала называться Самаро – Златоустовской. Трасса пересекала Уральский хребет

и шла в Западную Сибирь, соединяя её рельсовыми путями с Москвой и Петербургом.

1 января 1893г. к Самаро – Златоустовской дороге была присоединена Оренбургская, и дорога стала называться Самаро – Златоустовской с Оренбургской ветвью. В июне 1893г. началось строительство основного участка Великого Сибирского пути – от Челябинска на Восток. Для строительства и эксплуатации будущей дороги требовался металл и топливо. Это дало толчок к развитию на Южном Урале металлургической и топливной промышленности.

Таким образом, пройдя ряд трансформаций и присоединений Южно – Уральская железная дорога была образована в 1934г. путём разделения Пермской железной дороги и слияния ряда линий, проходящих по территории Южного Урала.

Так было открыто движение поездов на первом участке Сибирской железной дороге протяженностью 746 верст, а в октябре 1869г. поезда пошли на все направления от Челябинск до Оби. После завершения в 1895г. строительства линии на Екатеринбург в Челябинске соединились три дороги: Уральская (впоследствии Пермская), Самаро – Златоустовская и Сибирская. Несмотря на низкие тарифы, на перевозки, Транссибирская магистраль оказалась высокорентабельной. Достаточно сказать, что только первый отрезок Самаро – Златоустовская дорога, - начиная с 1893г, давала прибыль около 0,5 млн. руб. в год. С 1893г. по 1903г. пассажиропоток возрос в 2,25 раз, а доходы – в 3 раза, количество грузов, перевозимых большой скоростью, - в 11 раз, а малой скоростью – в 2,25 раза³⁰.

В первую мировую войну железная дорога пришла в состояние полной запущенности после революции 1917г. и изгнания Колчака с Южного Урала для железнодорожников наступила трудная пора восстановления хозяйства транспорта. Как и на военных фронтах, рабочие железнодорожных узлов проявляли массовый трудовой героизм. В

³⁰ Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: её прошлое и настоящее. М., 1980. С. 98.

кратчайшие сроки в ходе массовых субботников были восстановлены не только подвижные составы и пути на Южном Урале, но и оказана помощь другим дорогам. Рабочие паровозного депо Челябинск восстановили и направили в Петроград и Тихвин 8 паровозов с бригадами. Этот же коллектив оборудовал для фронта бронепоезд «Красный Сибиряк», который участвовал в боях за освобождении от белогвардейцев Кургана и других станций.

4 апреля 1920г. рабочие паровозного депо среднего ремонта станции Челябинск торжественно праздновали выпуск из ремонта паровоза «Коммунар» как свою первую победу в борьбе с разрухой на железнодорожном транспорте. Лучшие машинисты депо за 4 дня провели эшелон с хлебом до станции и были приняты Лениным. Трудовой подвиг южноуральцев лег в основу организации скоростных маршрутов с хлебом из Сибири.

Одно из ведущих мест в истории Транссибирской магистрали сыграли пятилетние планы развития хозяйства страны. На июньском Пленуме ЦК ВКП (б) в 1931г. было принято постановление «Железнодорожный транспорт и его очередные задачи»³¹. В данном постановлении конкретизировалась программа технической реконструкции железных дорог на основе электрификации и автоматизации производственных процессов. Были проведены работы по улучшению и усилению водоснабжением, реконструкции действующих паровозных депо, станций, разъездов и линий.

По итогам пятилетних планов развития Транссибирская магистраль вышла на ведущие места в стране. Именно в этот период закладываются основные фундаментальные основы, которые приведут к дальнейшим победам в годы Великой Отечественной войны.

В год первой пятилетки (1929 – 1932) была усилена пропускная способность многих направлений Транссибирской магистрали.

³¹ Залужная Д.В. Указ. соч. С. 100.

Увеличивается поток пассажироперевозок на магистрали. Она стала играть главную роль в перевозке Европа – Азия через Сибирь. С целью увеличения пропускной способности на дорогах вводилась автоматическая блокировка, автосцепка, автоторможение. Паровозное и вагонное хозяйство переводилось на современную техническую основу.

В годы второй пятилетки (1933 – 1937) предусматривал введение в целях устранения серьезных недостатков в работе железнодорожного транспорта: «Устав о дисциплине рабочих и служащих на железнодорожном транспорте СССР», постановление СНК СССР и ЦК ВКП (б) «О работе железнодорожного транспорта», «О пересмотре органов управления железнодорожным транспортом», «О пересмотре системы заработной платы и нормирования труда на железнодорожном транспорте»³².

В постановлении СНК СССР и ЦК ВКП (б) «О работе железнодорожного транспорта»³³ от 3 июля 1933г. были определены конкретные меры для устранения организационных упущений в управлении железнодорожным транспортом, в основе, которой все ещё лежала уравниловка, практика нормирования труда, работа основных звеньев железнодорожного хозяйства.

Для укрепления дисциплины на железнодорожном транспорте, было решено создать политотделы и подчинить им все партийные организации на железнодорожном транспорте, а также «немедленно приступить к проведению жизнь...дисциплинарного устава на железных дорогах и обеспечить на основе его проведения установление твёрдой трудовой дисциплины».

Данные мероприятия привели к появлению на железной дороге – стаховских – кривоносовских движений (по имени первого стахановца – железнодорожника П.Ф. Кривоносова). На территории Южно-Уральской

³² Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: её прошлое и настоящее. М., 1980. С. 102.

³³ Уральский исток Транссиба: история Южно-Уральской железной дороги / под ред. А.Л. Казакова. – Челябинск, 2004. – С. 302.

железной дороги первыми стахановцами – кривоносцами стали: машинисты – тяжеловесники Иван Блинов (депо Кургана), Пётр Агафанов и Иван Мартынов (депо Челябинска). Подвиг этих людей подержится и возобновится уже в более позднее время, во времена Великой Отечественной войны.

Таким образом, результат второй пятилетки привели к улучшению в технической оснащённости железнодорожного транспорта, построением крупных сортировочных станций, коренная реконструкция депо магистралей.

Третья пятилетка (1938 – 1942) ознаменовалась новым значительным подъемом трудовой активности масс – лунинское движение (1940г)³⁴. Машинист стахановец Н.А. Лунин предложил паровозным бригадам своими силами производить часть ремонтных работ, которые обычно выполнялись комплексными бригадами депо, и за счет тщательного ухода и своевременного устранения неполадок в процессе эксплуатации увеличить межремонтные пробеги локомотивов. Данный способ устранения неполадок будет использоваться в дальнейшем бригадами женщин – железнодорожниц в военное время.

Впервые были использованы для улучшения грузовой работы транспорта на железной дороге – внедрение кольцевой маршрутизации. Труженики магистрали проделали большую работу по технической реконструкции транспорта, добились увеличения объема перевозок, улучшения использования локомотивного и вагонного парка.

Однако мирный созидательный труд железнодорожников Транссибирской магистрали, как и всего советского народа, был прерван вероломным нападением на Советский союз гитлеровской Германии.

³⁴ Уральский исток Транссиба: история Южно-Уральской железной дороги / под ред. А.Л. Казакова. – Челябинск, 2004. – С. 310.

1.2. Состояние и перестройка Южно-Уральской железной дороги на начальном этапе Великой Отечественной войны 1941 – 1942 гг.

Великая Отечественная война стала одним из наиболее героических эпизодов в истории Советского государства. Этот период, как на фронте, так и в тылу насыщен событиями, которые определили судьбу Советского государства. Преодолевая гигантские трудности, государство быстро и организованно перестроило экономику на военные рельсы, превратив страну в единый боевой лагерь, укрепив единение фронта и тыла. Перестроенная на военный лад экономика была призвана обеспечить Вооруженные силы всем необходимым для достижения победы над фашизмом. Её успешное развитие зависело от бесперебойной работы железнодорожного транспорта – основного средства связи между фронтом и тылом.

Известие о вероломном нападении гитлеровской Германии всколыхнуло весь советский народ. В ряды защитников Родины встали и советские железнодорожники. Днём 22 июня 1941г. «завыли сирены на заводах, раздались паровозные гудки, из репродукторов – тарелок повсюду звучали сообщения «о вероломном нападении Германии»³⁵. Тысячи железнодорожников разных возрастов и профессий обращались в военкоматы с просьбой направить их добровольцами на фронт.

«Прошу зачислить меня в танковый корпус. Я имею звание техника – водителя танков... Клянусь, что буду достоин высокого звания добровольца – воина танкового корпуса»³⁶.

Могучий патриотический подъем породил новые формы социалистического соревнования. С самого начала войны приняло широкий характер движение «двухсотников», то есть рабочих,

³⁵ Салмина М.С. История Южного Урала. XX – начало XXI века. – Челябинск, 2004. С. 132.

³⁶ Ленинская поступь пятилеток. Челябинск, 1986.

выполнявших по две нормы в день. Девиз движения: «Работать не только за себя, но и за товарища, ушедшего на фронт» - активно поддерживали железнодорожники Транссибирской магистрали.

Инициатива и смекалка проявлялись во всех сферах. В условиях войны железнодорожники проводили колоссальную работу по экономии материальных ресурсов и обеспечению бесперебойной работы железных дорог. Для увеличения пропускной способности дороги были проведены большие работы по развитию старых железнодорожных узлов и станций и строительству новых. Расширились станции Челябинск, Синарская, Шадринск, Бердяуш, Златоуст, Магнитогорск. Были построены грузовые станции: Металлургическая, 8-ой километр, Камышная. В систему Челябинского узла была введена новая станция со своей сортировочной горкой — Челябинск-Южный. Новые железнодорожные линии Коркино – Камышная и Южный обход подняли пропускную способность Челябинского узла. «Дорога расширена и может работать нормально» – сообщила в ГКО комиссия, побывавшая на Южно-Уральской железной дороге. За годы войны на ЮУЖД было уложено около 300 км новых путей. Резко изменился характер работы дороги: уже 24 июня 1941 г. движение поездов было переведено на особый воинский график, рассматривающий первоочередное и быстрее движение войск и военных грузов. При введении на железной дороге военного положения движущие пропускали воинские эшелоны караванным способом: один поезд следовал за другим на расстоянии видимости сигналов. Формировали поезда на станциях погрузки, на линейных станциях, пропускали поезда без набора воды паровозами, сдваивали поезда.

В первую военную зиму железнодорожники Урала, Сибири и Дальнего Востока переживали особо тяжелые дни. В силу целого ряда объективных обстоятельств (перегрузка дорог, нехватка материалов, запасных частей, сокращение тягового и подвижного состава, перевод промышленности и железных дорог Европейской части страны, а

снабжение карагандински и кузбаским углем, что немного удлинило угольные перевозки) и субъективные причины – часть дорог плохо подготовилась к зиме – важнейшие дороги Урала и Сибири не справились с заданиями графика по продвижению угольных маршрутов. 30 ноября 1941г. СНК СССР принял специальное постановление о перевозке угля и кока в декабре 1941г., в котором указывалось на необходимость организовать дополнительно 200 кольцевых маршрутов для перевозки угля и кокса из Кузбасса. НКПС смог сформировать в декабря 1941г. только 91 маршрут. Кроме того, скорость движения угольных составов вместо обычных 400 км в сутки по Пермской железной дороге составила 180 км, по Южно – Уральской – 275 км, по Омской – 280 км. Это привело к скоплению на дорогах вагонов с углем.

Широкое распространение среди паровозников ЮУЖД получило Лунинское движение, благодаря чему удалось без дополнительных расходов увеличить пробег паровозов между ремонтами. Эти меры применялись в связи с переходом ремонтных заводов на выпуск военной продукции. На коллективы паровозных депо легла задач проведения среднего ремонта паровозов, с которой они практически в основном справились. Машинисты, помощники машинистов, кочегары, осваивая профессии слесарей, арматурщиков, котельщиков, обеспечивали тщательный уход за локомотивами и помогали ремонтировать их. Среди паровозников выросло немало мастеров, умело использовавших местные угли, экономивших топливо. Инициатором этого движения выступил также Агафонов. Только за июнь и июль 1943 г. на дороге было сэкономлено 4492 тонны, или 2 маршрута угля.

В выходное время по мимо работы большой размах получили субботники, воскресники для сбора средств в фонд обороны. В конце июля 1941 г. челябинские железнодорожники приняли обращение ко всем работникам дороги — ознаменовать профессиональный праздник - День железнодорожника массовым воскресником. Работали по 6-8 часов. За

один день отремонтировали 7 паровозов, 5 из которых сразу же ушли в рейс. Заработанные деньги в сумме 36041 рублей было решено передать в фонд обороны страны и впредь ежемесячно отчислять на эти цели однодневный заработок. В течение 1942-43 гг. провели ещё ряд субботников и воскресников. Уже в сентябре 1941 г. со страниц газеты «Призыв» прозвучало обращение ко всем трудящимся Челябинской области начать сбор подарков для Красной армии. В феврале 1942 г. со станции Челябинск был отправлен эшелон подарков на Северо-Западный фронт. К празднику 7 Ноября 1942 г. южноуральцы отправили 53 вагона со 150000 подарками для бойцов Красной армии под Ленинград.

Кроме проводимых субботников и воскресников, Челябинская железная дорога выполняла непосредственно заказы фронта. В конце ноября 1941г. было получено срочное задание Государственного Комитета Обороны – построить 8 бронепоездов³⁷. По два бронепоезда должны были построить Челябинск и Оренбург и один Петропавловск и 3 Курганское депо. Кроме этого Челябинск должен был построить 20 бронеплощадок.

Трудности в работе возникли практически с первого этапа. Построить бронепоезда в локомотивном депо было очень сложно: на ЮУЖД не было чертежей, инструментов, подготовленных кадров. Но правительственный заказ был выполнен в срок. Полностью челябинские бронепоезда были готовы 8 февраля 1942 года.

Бронепоезда получили название: «Железнодорожник Южного Урала» (Челябинск), «Оренбургский железнодорожник», «Северный казахстанец» (Петропавловск), «Вперёд на запад» (Бузулук), «Большевик Урала» (Златоуст). Бронепоезд состоял из одетого в броню паровоза, четырех бронированных платформ с орудиями, вагона-кухни и вагона для бойцов. С бронепоездами отправились машинисты: В.Ф. Югов, С.Д.

³⁷ Воронкова М.Е. Материалы экскурсии музея Южно-Уральской железной дороги // Музей истории Южно – Уральской железной дороги

Перминов, И.З. Васильев, С.Д. Женихов, Г. Чуяшенко (Челябинск), В.И. Пустовалов, Б.И. Маврин, Урюпин (Оренбург).

Челябинские бронепоезда составили 38-й отдельный дивизион бронепоездов. Оба бронепоезда погибли в упорных боях в один и тот же день.

28 июня 1942 года бронепоезд «Южноуральский железнодорожник» под командованием капитана И.Е. Орлова прикрывал тыловые объекты 40-й армии и 121-й стрелковой дивизии на участке Щигры – Мармыжи. В течение 14 часов бронепоезд вел бой с немецкой авиацией, отразив более десяти воздушных атак.

Своим огнем «Южноуральский железнодорожник» сбил пять вражеских самолетов. Правда, к исходу дня, когда бронепоезд израсходовал почти все боеприпасы, авиации противника удалось разбомбить железнодорожное полотно у станции Мармыжи. Ввиду невозможности отхода материальная часть была взорвана, а команда бронепоезда отошла в пешем порядке.

В тот же день 28 июня 1942 года на станции Черемисиново немецкие пикирующие бомбардировщики превратили в груды металлолома бронепоезд «Челябинский железнодорожник». 38-й отдельный дивизион бронепоездов перестал существовать и навечно вошел в историю героической борьбы советского народа.

В Златоусте был создан еще один бронепоезд - «Большевик Урала», который отправился в свой боевой поход на фронт прямо от вокзала города Златоуста в 1942 году. В голове бронепоезда был поставлен паровоз ОВ-6420. Машинистами паровоза были златоустовцы Г.Х. Лукьянов и А.Ф. Раков, помощниками – П.И. Бурнаев и М. Кишмиренков. Вечная память героям.

Еще один бронепоезд – «Магнитогорский комсомолец» был построен силами трудящихся всего Магнитогорского металлургического комбината по инициативе комсомольцев основного механического цеха

ММК. Большую часть всей работы по постройке бронепоезда выполнили основной механический и котельно-ремонтный цех. Бронепоезд ушел на фронт в 1942 году.

Кроме бронепоездов отделения Южно – Уральской железной дороги строили банно-дезинфекционные поезда.

В феврале 1942 г. работники вагоноремонтного пункта Златоуст на собственные средства построили банно-дезинфекционный поезд № 28, который успешно обслуживал фронтовиков на одном из участков Калининского фронта. Ежедневно в поезде-бане мылись сотни бойцов и командиров Красной Армии. Вот несколько записей из книги отзывов: «От имени бойцов, командиров благодарим Златоустовскую железную дорогу за заботу о фронтовиках и выносим искреннюю признательность. Старший лейтенант Казаков»; «Баня хорошая, народ прекрасный, только мойся да радуйся. Генерал-майор Воронцов»³⁸.

Урал с первых же дней стал гигантским арсеналом Красной Армии, а железнодорожная магистраль – надёжным звеном, связующим арсенал с фронтом.

В начале 1942 г. вышел приказ о формировании на ЮУЖД железнодорожных соединений. Из железнодорожников ЮУЖД было сформировано два Военно-эксплуатационных отделения - ВЭО-5 и ВЭО-12³⁹. Военно-эксплуатационное отделение – это своеобразное отделение дороги с батальонами путейцев, вагонников, паровозников, со своим восстановительным поездом, санитарной частью, дистанцией связи. Со всей дороги в Челябинск съезжались лучшие железнодорожники, из которых и было сформировано специальное подразделение. Эшелоны загружались продовольствием, оборудованием, инструментами, оружием, боеприпасами.

³⁸ Воронкова М.Е. Материалы экскурсии музея Южно-Уральской железной дороги // Музей истории Южно – Уральской железной дороги

³⁹ Там же.

6 февраля со ст. Челябинск отошли 3 эшелона на Волховский фронт. 29 марта прибыли к месту назначения — узловая станция Будогощь недалеко от Ленинграда. В Будогощи расположился штаб ВЭО № 5. Вагоны с материальной частью были установлены в стороне от станции на специально уложенные временные пути. Люди же выкопали и оборудовали себе землянки. Вскоре железнодорожники приступили к выполнению оперативных заданий штаба армии. Обстановка на фронте требовала дополнительно к существующим железнодорожным сообщениям построить новую ветку протяжённостью почти в 120 км, которая соединила бы станции Любытино и Неболчи. В трудных условиях заболоченности, фактически без нужного инструмента строилась эта дорога. Частые дожди размывали насыпь, грязь и болота засасывали людей иногда выше колен. Насыпь возводилась из земли, подвозимой тачками и носилками. На строительстве ветки всего работало до 900 человек. К середине июня 1942 г. новый путь был построен.

Поезда отправлялись «пачками». Впереди шёл бронепоезд. За ним следовал специальный поезд «летучка» с рабочими, боеприпасами, продовольствием и техникой. Паровоз находился в середине состава. Это давало возможность при подходе к передовой не расходовать время на маневры. Возвращались на станцию в обратном порядке.

Руководил временной эксплуатацией пути энергичный и способный командир подразделения диспетчер Михаил Арсеньевич Катайцев, который возглавил проследование транспорта с «Катюшами» по только что построенной ветке. Рейс этот был очень труден, так как сильна была просадка пути по болотистой местности: в иных местах вода покрывала и шпалы, и рельсы. Несмотря на трудности, «Катюши» были доставлены.

Противник понимал, что его спасение в задержке движения поездов к передовой. Над станционным посёлком часто кружили вражеские самолёты-разведчики. Методичная бомбёжка днём и ночью сопровождала работу ВЭО-5. 29 апреля, утром, фашисты бомбили станцию Будогощь.

Столбы дыма и огня закрывали всё вокруг. Чудом уцелевшая телефонная станция в здании вокзала продолжала работать. Здесь дежурили телеграфистки Шура Кондратьева и Валя Лаврентьева из команды Тоси Катковой. Славные девушки-связистки в любой обстановке могли поддержать связь.

Всего было восстановлено 600 км главных и станционных путей, уложено около 1 тысячи стрелок, отремонтировано десятки искусственных сооружений. За цифрами и фактами – работа живых людей. Это курганцы – машинисты Скорынин, Путинцев, слесарь-паровозник Кузьмин, вагонник Гайнулин, связистки Бывальцева, Урванцева, Шевякова; карталинцы – машинисты Листопад, Ишков, Колесов, связист Лысиков; троичане – Осьмаков, Любимцев, Галкин, Сергеева. Только в 1944 г. бойцы ВЭО-5 вернулись на Южно-Уральскую дорогу.

В июне 1941 г. в Оренбурге было организовано ВЭО-12, которое возглавил начальник отделения Чернышов Василий Гаврилович. Высококвалифицированные рабочие-железнодорожники прошли большой и трудный путь от Ельца – Узловой до Праги (Тула, Сухиничи, Рославль, Смоленск, Гомель, Киев, Львов, Перемышль, Брно). Елец – первое боевое крещение, ожесточённая бомбардировка станции вражеской авиацией, потеря нескольких десятков людей. Не зная страха, не щадя сил, работало ВЭО-12 на Белевском направлении. В награду – Переходящее Знамя дороги и Тульского Областного Комитета ВКП(б). На Орловско-Курской дуге отделение обслуживало 4 армии. Наиболее крупные перевозки совершались для 3 и 62 армий. Пропускная способность этого однопутного участка была мала, и работа отделения нарушалась бомбёжками. Решили организовать плавный график движения. Эшелоны следовали к местам выгрузки с интервалом в один км, и это позволяло ежедневно подвозить под выгрузку до 20 поездов. В июле 1943 г. должно было начаться наступление на Орловско-Курском направлении, а через станцию Горбачёво шли непрерывно поезда.

Машинист маневрового локомотива Иван Иванович Иванов вторую смену оставался на своём посту. Его напарник погиб от осколка бомбы, да и сам он был ранен, но продолжал формировать поезда. Не успел прибыть на станцию состав, как раздался сигнал воздушной тревоги. Паровоз, который привёл поезд со снарядами, был подбит и двигаться не мог. Тогда Иванов быстро подал свой локомотив под состав и успел его вывести на перегон, при этом получив второе ранение. Будучи сам в тяжёлом состоянии, он, не ожидая конца бомбёжки, вернулся на станцию и спас состав с людьми. За совершённый подвиг Иванов удостоен звания Героя Советского Союза. Тогда же погиб на стрелочном посту начальник станции Смолы, награждённый посмертно орденом Отечественной войны первой степени.

Рославль Западной дороги – ещё большее напряжение сил, направленных на восстановление разрушенных немцами пути, депо, других железнодорожных сооружений. Трудное положение сложилось на Копычинском участке Львовской дороги, забитом составами. На подходе ещё сотни эшелонов, а фронт при этом ощущает недостаток боеприпасов, продовольствия. К тому же тяжёлый профиль пути, частые налёты вражеской авиации. Но упорство и самоотверженность железнодорожников победили. Воины 1-го Украинского фронта получили всё необходимое для разгрома врага, изгнания его из Тарнополя, Львова, Перемышля.

За честный и самоотверженный труд коллектив ВЭО-12 удостоен доверия работать за границей. Загуж, Новый Сонч, Бельско (Польша), Моравска Острова, Оломоуц, Чешска Тржебова (Чехословакия) – вот славный боевой путь, который прошли железнодорожники в составе ВЭО-12. Личный состав отделения удостоен 3500 правительственных наград.

Таким образом, можно отметить, что сражались не только непосредственно на фронтах войны, но и рядом с этим фронтом. Участники специальных подразделений выполняли всё, чтобы посылаемая

на фронт помощь дошла до наших воинов в целости и сохранности. За годы войны железнодорожники и специальные формирования Наркомата Путей Сообщения восстановили и построили 120 тысяч км железнодорожных путей; около 3 тысяч больших и средних мостов; 46 тоннелей; 100 тысяч км линий связи; почти 8 тысяч станций и разъездов; обезвредили свыше 2 миллиона мин, артиллерийских снарядов и фугасов; 60 тысяч неразорвавшихся снарядов.

ГЛАВА 2. ЮЖНО-УРАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941 – 1945 ГГ.

2.1. Деятельность Южно-Уральской железной дороги в год коренного перелома и на завершающем этапе Великой Отечественной войны 1943 – 1945 гг.

Согласно приказу Сталина, в 1943 г. большинство специалистов железной дороги и других отраслей были вновь отправлены на свои рабочие места. Многие остались на своих прежних местах и защищали людей. В частности, большинство девушек служили в зенитно-артиллерийских дивизионах. В их задачу входила защита важных железнодорожных узлов.

По воспоминаниям Полины Иосифовны Япринцевой⁴⁰, можно судить о тяжести службы в этом дивизионе. Как правило, налёты немецкой авиации совершались поздно ночью. Самая ответственная работа, по словам Япринцевой, была у зенитных наводчиков. Своё боевое крещение Полина Иосифовна прошла на стратегически важном железнодорожном узле. После одной из таких бомбежек, на их железнодорожном узле была перехвачена радиোগрамма для немецкого командования, говорившая, что их железнодорожного узла больше не существует. Но эта была непростительная ошибка со стороны немецких офицеров, которая позволила и дальше в более спокойном темпе функционировать данному железнодорожному узлу.

Но в это время не только зенитно-артиллерийские войска ударно трудились и защищали свои железнодорожные узлы, но и бывшие железнодорожные рабочие, которые трудились на заводе и создавали знаменитые «катюши». Об этих боевых машинах ходили легенды, как на фронте, так и в тылу. Впервые БМ-13 и БМ-31 появились в военных

⁴⁰ Воронкова М.Е. Материалы экскурсии музея Южно-Уральской железной дороги...

действиях ещё в 1942г. По воспоминаниям, Мечислава Константиновича Осипова⁴¹, впервые он столкнулся с данными машинами в 1943г. когда был направлен в филиал Московского артиллерийского училища им. Красина в г. Миассе. После окончания училища был отправлен на фронт, где командовал взводом Украинского фронта. По возвращении Мечислав Константинович сказал: «Знаменитая песня «Выходила на берег Катюша» немцам очень понравилась, пока они не испытали мощь гвардейских миномётов». В своём интервью он говорит большое спасибо всем тем, кто трудился и создавал эти боевые машины.

Выпуск «катюш» происходил в знаменитом цехе на углу ул. Елькина и Труда. Со слов Вячеслава Карачинцева⁴², можно судить, что условия труда на заводах и цехах оставляли желать лучшего. По его словам, отец работал в самом секретном цеху. На заводе не существовал график работы. Люди работали пока могли стоять на ногах, как только не могли больше стоять, то валились на пол и там же засыпали. Стимул работать на заводе заключался в выдаче хлеба и водки. Выходной у рабочих был один раз в неделю. Сын говорит, что отец возвращался с работы, отдавал хлеб и валился на кровать спать, а мать тем временем шла менять водку на продукты питания.

Вот за такой скромный заработок люди работали на заводе. Трудились только за продукты питания, которые позже обменивали на другие продукты.

После приказа Сталина о возвращении на место работы всех работников железнодорожных специальностей произошли улучшения в качестве перевозке грузов. Одним из наиболее ценных являются «катюши», производство которых доставалось таким тяжёлым трудом рабочих.

⁴¹ Войтин В. Выходила на берег Катюша... // Призыв. № 39. 1 октября, 2010. С. 10.

⁴² Чеботько В. Первый день войны // Призыв. № 25. 25 июня 2010. С. 10.

Самыми знаменитыми машинистами в годы войны являлись: Максим Куприянов, Михаил Назаров, Капитон Кавригин, Евгений Фоминых, Паве Ширяев и Павел Понамарёв⁴³. Все вышеперечисленные машинисты совершили не один рейс с важными и ценными грузами в период Великой Отечественной войны, чем заслужили почёт и уважение среди своих товарищей по службе на Южно-Уральской железной дороге.

Прибывшие на железную дорогу кадры не могли полноценно обеспечить потребности в нужных специалистах. По этой причине оставалось ещё достаточное количество работающей молодёжи. Одним из таких представителей является Ким Владимирович Галкин⁴⁴. На работу в ПТО (Пункт технического обслуживания) на станции Чернявская Ким Владимирович попал в шестнадцать лет после окончания железнодорожного училища №2. несмотря на столь юный возраст, Ким трудился добросовестно, умело, чем оправдал своё доверие. И вскоре после упорного труда был переведён на должность осмотрщика. Вся сложность работы заключалась в отсутствии необходимых деталей для ремонта подвижного состава, поэтому рабочим приходилось проявлять смекалку и изобретательность для прохождения деповского ремонта вагона. Но главное искусство осмотрщика увидеть неисправность не останавливая поезд. Юный осмотрщик Ким Владимирович за время работы смог различить две таких неисправности на важнейших эшелонах с бронетехникой, под кодовым названием «литера Б». За что был удостоен премии и в трудовой книжке занесена запись о благодарности.

Как правило, большое внимание в истории Южно-Уральской железной дороге уделяется машинистам и помощникам машинистов подвижных составов. Достаточно мало информации о людях, которые непосредственно были заняты сохранением железнодорожного полотна, необходимого для продвижения электропоездов. Одним из таких великих

⁴³ Войтин В. Чтобы знали // Призыв. № 18. 7 мая 2010. С. 8.

⁴⁴ Чеботько В. Последний день войны // Призыв. № 25. 25 июня 2010. С. 10.

людей в период Великой Отечественной войны являлся Владимир Лазарев⁴⁵. Владимир Лазарев работал во время войны на ПМС – 42 (машинно-путевой станции), занимал должность – начальника ПМС – 42. Так как ПМС – 42 вошла в состав самых мощных предприятий, то позднее была переименована в восстановительные машинно-путевые станции (ВПМС), которые перебрасывали на стратегически важные железнодорожные станции. Именно к таким станциям относился участок железной дороги «Челябинск – Кропачёво». Другое название этого участка «дорога жизни», так как именно на данном участке обеспечивалось бесперебойная поставка на фронт эшелонов с войсками и вооружением, а обратно шли эшелоны с эвакуированными людьми и предприятиями.

Владимир Лазарев обеспечивал «дороге жизни» сохранность на протяжении 1943 – 1945 гг. В их задачу входило осмотр железнодорожного полотна для выявления неисправностей и немедленный ремонт для обеспечения бесперебойного движения. Как замечал не раз сам В. Лазарев: «труд путейцев тогда был поистине героическим», так как не было механизационных установок для помощи, не было необходимых запасных частей. Весь материал путейцы делали из подручного материал, чтобы хоть как-то путь соответствовал наложенным на него колоссальным нагрузкам. В связи с вышеизложенным труд путейцев на стратегически важных объектах приравнивался к служению на фронте. Владимир Лазарева за сохранность пути «Челябинск – Кропачёво» награждён орденом Трудового Красного Знамени и «Знаком Почёта», медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне» и именными значками «Отличник путеец».

Не менее ответственной и тяжелой была работа у почтальонов. Работали в основном молодые девушки, либо подростки, редкое исключение составляли женщины. Представители данной профессии упорно трудились как в тылу, так и на фронте. Ночами разбирали письма,

⁴⁵ Войтин В. Новое о малоизвестном // Призыв. № 17. 30 апреля 2010. С. 10.

которые выгружались на станциях с проходящих поездов, а утром отправлялись на разнос корреспонденции. По воспоминаниям Анны Андреевны Щукиной⁴⁶, самое сложное в работе почтальона это приносить похоронки, либо извещения о пропавшем без вести солдате. Последнее извещение считалось самым страшным с фронта, так как после него не полагалось никаких доплат семье. По этой причине данная профессия считается самой тяжёлой, так как почтальон в большей степени работал своеобразным психологом. Девушки вместе с получателями делили радость и горе, в нужном случае находили слова для успокоения.

Сама Анна Андреевна практически в конце войны работая почтальоном сама получила извещение о без вести пропавшем муже. На руках остались двое ребятишек, которых нужно было кормить. Так как за пропавшего без вести не полагались пособия, то единственное, что спасло семью, была награда «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941-1945гг» и денежное вознаграждение.

Таким образом, мы видим, что в труде – как в бою, Южно – Уральская дорога достигла больших результатов. Железнодорожники самоотверженно отдавались делу. Проводились постоянные ремонтные работы и обходы, которые обеспечивали полноценную работу железной дороги. Люди без специального образования и чертежей делали отличную продукцию, которая уходила в дальнейшем на фронт. Спасибо этим людям за победу!

⁴⁶ Чеботько В. Бабушка на свидание с мужем поплыла на лодке // Призыв. № 22. 4 июня 2010. С. 10.

2.2. Ратный и трудовой подвиг рабочих и служащих Южно-Уральской железной дороги в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.

Великая Отечественная война явилась серьёзной проверкой духовных и материальных сил советского народа. Южно-уральские железнодорожники проявили огромный героизм и мужество на фронтах, тысячи работников были награждены орденами и медалями. Среди этих великих имён немало и женщин - железнодорожниц. После мобилизации мужчин в армию они выступили мощной силой. Благодаря этим «великим» женщинам Южно-Уральская железная дорога продолжала функционировать и переправлять людей, боеприпасы на фронт.

Немало и Героев Советского Союза челябинцев. Саблин В. Ф., Кадыргалеев Л. И., Галин М. П., из Златоуста - Пономарёв П. И., Магнитогорск - Тарасенко И. И., Мохлаев Ф. П., Паньков В. И., Курган - Кремлёв Е. К., Радионов Н. И. Мужество героев фронта, самоотверженность патриотов тыла позволили победить нашему народу в одной их самых жестоких войн. И вместе со всем народом железнодорожники вписали славную страницу в летопись Великой Отечественной войны.

Во всех уголках страны запечатлены имена героев этой войны, но есть и те про которых по какой - либо причине забыли. Я считаю, что стоит упомянуть об этих людях, забытых героях этой войны.

Первый из этого списка Яков Дмитриевич Антонов⁴⁷. Это бывший работник Южно-Уральской железной дороги, работал на станции Куйбас в г. Магнитогорске. Яков Дмитриевич участвовал в битве за Москву, во взятии Берлина, свой подвиг он совершил при битве за Москву. Яков Дмитриевич забросал дот немцев бомбами и привёл связанного немецкого офицера в русский штаб. Позже был переведён в снайпера и уничтожил в

⁴⁷ Чеботько В. Шёл сержант, преград не зная // Призыв. № 33. 11 ноября 2011. С. 10.

большой сложности 51-го немецкого офицера. После войны вернулся на Магнитогорскую железную дорогу, после ушел на пенсию.

Следующий не известный герой – Владимир Иванович Четвериков⁴⁸. Это машинист паровоза, в 1942 г. был призван в армию. Участвовал в битвах на Волге, освобождении Варшавы и взятии Берлина. Его подвиг заключается в героизме в танковой битве при Волге. Где в прямом танковом бою был разбит немецкий танковый полк. За данное сражение получит медаль «За отвагу». После войны устроился на локомотиворемонтный завод.

Ещё один герой – Мутик Рахматович Хисматуллин⁴⁹, осмотрщик вагонов на железной дороге в Кунашакском районе. В 1942 г. был призван в армию. Участвовал в битве при Ленинграде, после ранения был отправлен на Дальний Восток. Подвиг и мужество Мутика Рахматовича заключается в том, что их отряд принял на себя весь огонь противника, пока другой отряд обходил высоту, занятую немцами с другой стороны. После данной битвы попал с ранением в госпиталь. В послевоенные годы вернулся в Кунашакский район и продолжил работать на старом рабочем месте.

Алексей Степанович Головин⁵⁰, участвовал в сражении при Великих Луках. Под покровом ночи трое солдат под руководством Головина взяли немецкие ДЗОТы. Благодаря этому подвигу была взята Сгупиуская высота, взорван мост. Через месяц отряд Головина был отправлен в разведку, после которой были приведены 8 фашистских офицеров. После войны Алексей Степанович вернулся в родной Бердяуш, где работал обходчиком третьей линии Златоустовской железной дороги.

⁴⁸ Чеботько В. Машинист играет сбор // Призыв. № 16. 23 апреля 2010. С. 10.

⁴⁹ Войтин В. Война в слепую // Призыв. № 15. 1 октября 2010. С. 10.

⁵⁰ Войтин В. Так сражаются герои // Призыв. № 14. 29 сентября 2010. С. 10.

Пётр Михайлович Нестеров⁵¹, работал электромехаником СЦБ и связи. В 1942г. был отправлен на Изюмо-Барвенковское направление за Воронеж. Участвовал в переправе через Дон, в битвах при Ржеве, в освобождении Белоруссии (операция Багратион), освобождение Полоцка. На фронте пробыл почти 3,5 года. Самый важный подвиг заключается в том, что однажды вызвал огонь на себя, когда во время сражения немцы ворвались в штаб командира батальона, где находился сам командир. После войны вернулся в Златоустовское отделение Южно-Уральской железной дороги, проработав там всю жизнь помощником машиниста, а позже слесарем-ремонтником.

Василий Георгиевич Козенков⁵², сын железнодорожника, не законченное железнодорожное образование. Чтобы участвовать в военных сражениях прибавил себе 2 года. Участвовал в битве при Сталинграде. Отличился в 1945г. тем, что совершил посмертный подвиг. 7 апреля 1945г. направил свой самолёт на немецкий военный завод в г. Кенигсберге. Посмертно получил звание Героя Советского союза.

Яков Павлович и Александра Афанасьевна Ищенко⁵³, инженеры - путейцы. Участвовали в битве за Сталинград. Подвиг этой супружеской пары заключался в расчищении железнодорожных путей во время сражения, чтобы не прекращалась пропускная способность станций. Яков Петрович и Александра Афанасьевна прошли всю войну вместе, не давая немцам проводить взрывные работы на железнодорожном полотне. После войны вернулись на прежнюю работу инженеров – путейцев.

Яков Петрович Грязнов⁵⁴ участвовал в обороне Москвы. Был направлен из Златоустовской железной дороги в пехотный батальон в Москву. Вместе со своим батальоном он оборонял канал Москва - Волга. Участвовал в бою по уничтожению немецкого дивизиона, который

⁵¹ Автобиография Нестерова П.М. // Музей истории Южно – Уральской железной дороги

⁵² Автобиография Козенков В.Г. // Музей истории Южно-Уральской железной дороги

⁵³ Чеботько В. Защищал, но не участвовал // Призыв. № 10. 30 июля 2010. С. 10.

⁵⁴ Войтин В. Через две войны // Призыв. № 8. 30 июня 2010. С. 10.

пытался проводить диверсию на данном участке. После войны вернулся в Златоустовское железнодорожное отделение дороги, где проработал инженером – механиком.

1943г. Великая Отечественная война в самом разгаре. Советский союз пытается перехватить стратегическую инициативу в свои руки. На фронте идут самые тяжёлые и упорные бои: Сталинград, Курская битва, освобождение Ленинграда, освобождение Европы. И вот он Берлин, его штурм и захват был великим праздником для всех, как для военнослужащих, так и для гражданских людей, которые ударно трудились в тылу. Водружение советского красного знамени над рейхстагом, это улыбки, счастье и слёзы на глазах людей. Это означает, что с гитлеровской Германией навсегда покончено. Да здравствует мир во всём мире!

Но до нашей Победы 1945г. ещё далеко, в стране здравствует 1943г. Идут военные действия, на фронте много раненых и павших во имя Великой Победы. Воины участвующие и павшие в боевых действиях они уже победители и герои. На поле боя все равны, так как они все находятся в равных условиях. Все учатся на протяжении всей войны, обретая всё новые и новые специальности.

На поле боя одной из важнейших специальностей является – корректировщик огня. Благодаря этим людям артиллерия знает, где находится враг и куда нужно сделать залп. Одним из представителей данной специальности является – ветеран локомотивного депо Николай Борисович Игнатъев⁵⁵. Своё боевое крещение на полях Великой Отечественной войны Николай Борисович прошел, защищая Сталинград. Главным образом корректировкой огня, - по словам Николая Борисовича, - занималась советская разведка. Разведка подбиралась к противнику на максимально возможное расстояние и производила корректировку: «левее, правее, недалёт или перелёт». Эти четыре заветных слова обеспечивали

⁵⁵ Чеботько В. Бросай курить, товарищ мой! // Призыв. № 5. 3 февраля 2010. С. 10.

обезвреживание боеспособности противника на линии огня. Но кроме этого, разведчик и корректировщик огня является одной из самых опасных специальностей, так как противник пытается вычислить и обезвредить в первую очередь именно этих солдат в армии. Так производя разведку немецких войск и помогая нашей артиллерии в корректировке огня, Николай Борисович Игнатъев дошёл до Берлина. Награждён медалью «За взятие Берлина», двумя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны. Кроме того, имеет благодарности от Сталина, Жукова и Рокоссовского. После войны вернулся на родное локомотивное депо, работал машинистом грузовых и пассажирских поездов, когда стало подводить здоровье и сказываться полученные на фронте раны перешёл на маневровый паровозик и проработал ещё несколько лет. В настоящее время находится на пенсии и жалеет только об одном, что многие его боевые товарищи полегли на поле боя.

Но связь корректировщиков с армией обеспечивали – батальоны связи. «Без связи армия – толпа» - сказал однажды Андрей Иванович Вшивков ⁵⁶ . Андрей Иванович попал на войну в 1943г. восемнадцатилетним мальчишкой. После окончания военно-медицинского училища попросился на фронт и был зачислен в батальон связи. После года обучения попал в самое пекло боевых действий на Курской дуге, а конец войны встретил в Вене вместе со своим батальоном связи. В задачу батальона входила связь армии со всеми остальными дивизиями. Как говорил Андрей Иванович: «Наш батальон, был как кость в горле у немецкого командования». В связи с этим авиационные налёты на нашу армию происходили и днём и ночью. Самые страшные и опасные, по воспоминаниям ветерана, ночные налёты. Потому что немецкие войска использовали осветительные ракеты, то есть на земле ничего не видно, что происходит в небе, а у немцев всё как на ладони.

⁵⁶ Войтин В. Воин в белом халате // Призыв. № 45. 12 ноября 2010. С. 15.

Из-за этого в большинстве случаев и было большое количество жертв. Медицинское образование не раз помогало Андрею Ивановичу во время службы. Перевязывал раненых, накладывал шины на переломы. Так пролетело 2 года службы в советской армии. Об окончании войны батальон связи узнал 8 мая 1945г. в Вене раньше всех. После такого известия всем очень захотелось домой, и начали посещать мысли о демобилизации. По возвращению домой устроился в медпункт железнодорожного вокзала, позже перешёл работать во вторую железнодорожную больницу. Самое приятное, говорит Андрей Иванович Вшивков, это получать письма от солдат со словами благодарности за то, что остались живы благодаря моей помощи.

Последним звеном в армейской цепи между теми, кто находится в непосредственной близости с противником и теми, кто осуществляет связь являются сами армейские соединения (артиллерийские, танковые, авиационные и т.д.). Самыми массовыми являются артиллерийские войска. Артиллерия обеспечивала проходимость пехотинцев во время боевых действий. По словам Иван Трофимович Дедусев⁵⁷ «мальчишки мечтали пойти на фронт в зенитно-артиллерийские войска». Своё боевое крещение Иван Трофимович прошёл на Курской дуге. Его подразделение прикрывало советские войска, отражая атаки противника с воздуха. Благодарность от командира получил за помощь в обезвреживании немецкого снайпера, который мешал продвижению войск. Его подразделение накрыло снайпера огнём и тем самым обезвредило его. Но самое обидное, по словам Ивана Трофимовича, то, что война закончилась для него стремительно быстро. После передвижения на следующее место дислокации, его боевая машина подорвалась на mine и после госпиталя он получил инвалидность, после чего был отправлен обратно домой. В 2010г. Ивану Трофимовичу Дедусеву было присвоено приказом начальника дороги звание «Почётный ветеран Южно-Уральской железной дороги».

⁵⁷ Чеботько В. Солдат одной битвы // Призыв. № 41. 15 октября 2010. С. 10.

Рвались на фронт мальчишки в артиллерию, так как им не хотелось отсиживаться в тылу во время войны. Таким же образом туда попал и Михаил Менгалеевич Манапов⁵⁸. После окончания железнодорожного училища по специальности слесарь по ремонту подвижного состава, был отправлен в локомотивное депо, но через год попал на фронт. Боевое крещение прошло на Курско-Орловской дуге, получив специальность, пулемётчик отправился воевать. После авиа удара от их роты осталось человек двадцать. После такого страшного сражения, Михаила Менгалеевича и его боевых товарищей зачислили в роту автоматчиков. Главная задача, которая заключалась перед ними – прикрывать разведчиков, ушедших в тыл за языками. Таким образом, защищая разведывательные роты, Михаил Менгалеевич освободил Украину, Белоруссию, Польшу. Перед окончанием войны Михаила Менгалеевича Манапова перевели в Горьковскую область, где им и была встречена Победа. После окончания войны вернулся в родное депо кочегаром, а позже выучившись на машиниста, стал водить паровозы и электровозы.

Наряду с мужчинами в зенитно-артиллерийском полку воевали и девушки. Никаких поблажек, они также выполняли задачи и помогали во время боя. Часто солдатам задают вопрос: Было ли страшно? «Да, очень» - отвечает Мария Алексеевна Ивахненко⁵⁹. Она как и многие восемнадцатилетние девушки попала на фронт после собственного заявления. Мария Алексеевна пошла в зенитно-артиллерийском дивизионе радистом, а затем разведчицей. По словам ветерана, в бою они не когда не думали о себе. Потому что задача девушек была вычислить авиацию противника и по звуку определить высоту, на которой летит самолёт. Кроме этого при необходимости девушкам приходилось, и таскать снаряды в бою весом 16 кг, и прикрывать железнодорожные узлы от нападения вражеской авиации. Марина Алексеевна вместе со своими

⁵⁸ Войтин В. Подкоп под вражеский окоп // Призыв. № 12. 26 марта 2010. С. 10.

⁵⁹ Чеботько В. Девчонки не получали поблажек // Призыв. № 14. 9 апреля 2010. С. 10.

однополчанками стояла на обороне Бологое, Великих Лук, Латвии, Восточной Пруссии. После этого часть Марии Алексеевны объединили с III Белорусским фронтом и принимали участие во взятии Кенигсберга. День Победы 9 мая Мария Алексеевна Ивахненко встретила в Кенигсберге. Единственная мечта была – встретиться с кем-нибудь из однополчан. Но этой мечте не суждено было сбыться, потому что Мария Алексеевна умерла.

Большое значение играл танковый корпус. Василий Иванович Куликов⁶⁰ очень сожалеет, что попал на фронт только в конце 1943г. во время освобождения Белоруссии от немецких захватчиков. По словам ветерана, его боевое крещение не было удачным. Так как в первом сражении он получил ранение и отправился в госпиталь. Во время боевых действий Василия Ивановича сбросило с танковой брони и ранило. Но ранение не было столь серьёзным и скоро солдат Куликов уже был в строю. Продолжил военный подвиг уже на Эльбе. Там же на Эльбе он встретил 9 мая. После окончания войны Василий Иванович Куликов вернулся на железную дорогу, работал дежурным по станции. За время боевых действий награждён медалями «За отвагу» и «За победу над Германией». Вот такой маленький, но славный боевой путь был проделан.

Ещё один ветеран, воевавший в танковом корпусе начиная от Курской дуги и заканчивая Вислой – Евгений Троицкий⁶¹. В истории Великой Отечественной войны это первый солдат, которому не исполнилось восемнадцать и его официально берут в армию. Попасть в советскую армию помогла комсомольская путёвка. Приняв 1 мая 1943г. военную присягу новобранцы поняли, что на этом их мирная жизнь закончилась. Танковый батальон новобранцев был отправлен в самое пекло Курской дуги. Уже позже за воинскую доблесть, мужество и героизм Девятому Уральскому добровольческому танковому корпусу было

⁶⁰ Войтин В.С боями до Эльбы // Призыв. № 17. 30 апреля 2010. С. 8.

⁶¹ Чеботько В. От Курской дуги до Вислы // Призыв. № 7. 19 февраля 2010. С. 7.

присвоено высокое звание «Гвардейский». А после были ранения и освобождение Украины, Польши и Германии. Несколько не серьёзных ранений, но последнее расставило все точки. Это было под Сандомирским плацдармом 21 января 1945г. машина, в которой ехал Евгений Александрович, подорвалась на mine, из уцелевших оказался только он один. Поэтому для того чтобы выполнить приказ до конца, захватить мост, Евгений Александрович вместе с пехотой подобрался к объекту и закинул гранату, но выживший немецкий офицер открыл огонь по нему. Жизнь спасла одежда, которой было одето несколько слоёв. После последнего ранения война для солдата Троицкого закончилась. После окончания войны юный солдат поступил в свердловский железнодорожный техникум, получил специальность машиниста и проработал на железной дороге всю свою жизнь.

Но военные действия проходили не только на сухопутной территории, но и под водой. Пожалуй, самая ответственная миссия лежала на моряхах-подводниках. В годы Великой Отечественной войны на вооружении Советского союза числилось 276 подводных лодок. Из них 170 подводных лодок было уничтожено противником, 8 штук взорвано советскими подводниками самостоятельно и 8 штук были выведены из войны в связи с техническими неполадками.

Одним из солдат, служивших на подводной лодке был Александр Матвеевич Яшин⁶². Александр Яшин был учеником десятого класса когда началась война. Однажды к ним пришли представители из Каспийской флотилии, которые агитировали поступать к ним в высшее военно-морское училище им. М.В. Фрунзе. Мальчишки с большим энтузиазмом приняли это предложение, но в большей степени, как они потом признавались из-за красивой формы. Всего из Челябинска на Каспий отправилось 44 человека. Свои первые бои, мальчишки недавние ученики, провели под Сталинградом. В Сталинградской битве подводные лодки принимали

⁶² Войтин В. Волга впадает...в Баренцево море // Призыв. № 22. 4 июня 2010. С. 10.

самое активное участие, чем в каком либо другом сражении. Они поддерживали войска с моря, тралили форваторы, отбивались от авиации. После такого великого сражения моряков – подводников отправили в г. Полярный на Баренцевом море. После последовала защита г. Мурманска. и ещё немало боевых подвигов. О совершённых заслугах перед Советским союзом говорят награды Яшина: орден Красной Звезды и Отечественной войны II степени, медали «За оборону Советского Заполярья» и «За победу над Германией».

Все вышеперечисленные участники войны были не известны большое количество лет. Их мужество и героизм осталось в их памяти и памяти близких родственников и друзей. Они не были высечены не на одной памятной доске. Но их мужество сыграло огромное значение для исхода битвы. Они были молоды, и попали сразу из учебных кабинетов на фронт. Они участвовали в самой гуще событий. Многие из них даже не знали в начале, где они точно находятся и какие цели ставит перед ними военное руководство. Они действовали в слепую. У них было одно руководство до самого конца войны: «Ни шагу назад!». Есть дорога только вперёд до Берлина, если, повернёшь назад, получишь пулю от своих же соотечественников. Они с гордостью и достоинством защищали страну от немецко-фашистских захватчиков и смогли отстоять честь своего города. Не свернув с намеченного пути, они смогли добиться свержения Германии и оставили свои памятные надписи на Рейхстаге. Пусть кто-то не дошёл до конца войны выбыв из строя из-за ранений или гибели. Но несмотря на это они тоже победители, они приближали День Победы каждый своим маленьким героическим поступками.

Их мужество героизм должен навсегда остаться в сердцах людей. Эти люди приближали победу каждый день. Они не просили наград и всеобщего признания. Лучшая награда по выражению одного из ветеранов – это победа.

Наряду с бойцами, воевавшими на фронте, отважно трудились и работники тыла. В связи с тяжелым положением машинисты совершали 2-3 рейса подряд без отдыха. Ремонтники сутками не выходили из депо. Огромную помощь железнодорожникам оказали их семьи и жители – добровольцы, которые были не равнодушны.

По инициативе старшего машиниста П.А. Агафонова в депо Челябинск была создана колонна имени Государственного Комитета Обороны. Каждая паровозная бригада, вошедшая в колонну, называлась воинским подразделением и подчинялась воинской дисциплине. За 3 года войны колонна, состоявшая из 12 паровозов, провела свыше 2000 тяжеловесных поездов и перевезла сверх нормы 1,5 млн т. грузов, сэкономив около 5 тыс. т. топлива. Такие колонны были созданы машинистами Блиновым и Утюмовым в Курганском депо, Тефтелевым в Троицком депо. Всего на дороге организовано 22 колонны. «Поставить на службу фронту все резервы пропускной и провозной способности дороги!», – под таким девизом работали труженики Южно-Уральской. Большинство воинских эшелонов, маршрутов с углем, горючим проходили по 600-800 и более км в сутки. Многие машинисты дороги водили тяжеловесы по 4500 – 5000 т. при норме 2100 т. Машинист локомотивного депо станции Курган И.П. Белов уже в 1940 г. на паровозе «ФД» провёл тяжеловесный поезд весом 10 тыс. т. на участке Шумиха-Курган, а в годы войны продолжал водить с высокой скоростью тяжеловесные поезда, экономил топливо, передавал свой опыт другим машинистам. Только за 1943 г. паровозниками дороги было проведено 8966 тяжеловесов и дополнительно перевезено около 7 млн. т. грузов.

Ушедших на фронт мужчин заменили женщины и подростки, они работали кочегарами, помощниками машинистов. Одна из первых - Т.И. Малышева из локомотивного депо г. Кургана. Имена женщин-машинистов паровоза Лепешковой, Арсентьевой, Зубаревой, Тереховой, Коробко,

Малышевой, помощников машинистов Сазыкиной, Оленик, Киселевой, Хорошавиной, кочегара Швейкиной и других широко известны на дороге.

Наибольший героизм проявляли женщины – железнодорожницы. Они, самоотверженно, несмотря ни на что, выполняли своё дело, иногда даже рискуя собственным здоровьем и жизнью. Самым известным является подвиг машиниста Коробко Екатерины Васильевны⁶³. В самом начале войны, когда эшелон вышел на затяжной Кондратовский подъём, задымила паровозная букса. Происходило такое нередко, но в данном случае остановить поезд на подъёме нельзя. Потом его не возьмёшь с места. Понимая это, помощник машиниста, молодая девушка, с факелом в руке (дело было ночью) на ходу поезда перезаправила буксу, но нечаянно обронила горящую каплю мазута на свою одежду. Ветер, ворвавшийся в кабину, вмиг превратил её в сплошной ком огня. Когда кочегар с машинистом потушили огонь, девушка, с обожжёнными руками и лицом, не покинула своего рабочего места. Эстафетный поезд был вовремя передан на соседнюю дорогу, и только после этого помощник машиниста согласилась лечь в больницу.

Женщины наряду с мужчинами выполняли, всю работу не отставая, от них. На станции Золотая Сопка жены фронтовиков организовали кузницу для ремонта путейского инвентаря. В депо Кургана домохозяйки ткали половики, собирали старые ватники и ветошь и этим утепляли паровозы. Домохозяйки депо Нязепетровское создали ткацко-пошивочный цех. Они ткали мешковину для утепления паровозов и шили рукавицы. В Троицком депо 22 девушки под руководством бригадира Ларисы Легаевой организовали подсобный цех по изготовлению болтов, гаек, шплинтов и снабжали этим депо.

⁶³Воронкова М.Е. Материалы экскурсии музея Южно-Уральской железной дороги // Музей истории Южно – Уральской железной дороги

Другим важнейшим источником замены ушедших на фронт была молодежь ⁶⁴. Однако время на ее подготовку к производственной деятельности не было: работу надо было делать безотлагательно, прямо сейчас. Конечно, продолжала работать сложившаяся задолго до войны система учебных заведений государственных трудовых резервов – школы ФЗО, ремесленные училища. Более того, пополнение системы новыми «контингентами» учащихся рассматривалось как дело оборонной важности и находилось под контролем властей, а не добросовестное отношение этого «контингента» к учебе подкреплялось реальной угрозой уголовной ответственности. Только теперь в этих заведениях учили по сокращенной схеме: поменьше теории, побольше практических навыков. Полновесную трудовую смену «фэзэушники» и «ремесленники» (так их называли) проводили не столько в классах, сколько в мастерских, где под руководством опытных наставников выполняли оборонные заказы. Точили болванки для снарядов, делали комплектующие детали для боевых машин. Для учащихся, как и на «настоящем» производстве, устанавливались нормы выработки – ученические, однако достаточно напряженные. Соответственно были в учебных мастерских и передовики, перевыполнявшие нормы, – порой даже вдвое. За годы войны в учебных заведениях системы трудовых резервов при ЮУЖД было подготовлено более 4 тысяч квалифицированных рабочих: помощников машинистов, паровозных слесарей, слесарей-вагонников, автоматчиков и токарей.

Таким образом, мы видим, что самоотверженный труд железнодорожников позволил перестроить на военный лад работу железнодорожного транспорта. Кроме того, проблема кадрового состава решалась на местах. Работники изучали новые профессии, не отходя от станков на заводе и орудий на местах. Проблема технического обеспечения решалась также непосредственно на месте. Перераспределяли, мастерили, чинили запчасти из уже имеющегося материала. Разрабатывали новые

⁶⁴ Лоскутов С.А. Ворота в Сибирь. Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2014. С. 119-120

бесперебойные поставки, затрачивая максимум время на доставку и оставляя минимальное количество на ремонт.

2.3. Материально-бытовая и повседневная жизнь южноуральских железнодорожников

История тыла в годы Великой отечественной войны – одна из трагических страниц советского прошлого нашей страны. Яркий пример – картина того, в каких условиях жили и трудились рабочие Южно – Уральской железной дороги.

Великая Отечественная война потребовала от советского народа огромных жертв и лишений. Всё было подчинено войне. Возможности удовлетворения насущных материальных и культурных запросов были ограничены.

Война внесла огромные изменения в распределение продовольственных и промтоварных ресурсов страны, организацию снабжения и жилищно-бытовые условия, изменились формы товарооборота. Резко уменьшились фонды товаров, предназначенные для продажи населению.

Великая Отечественная война привела к количественному и качественному изменению демографической ситуации в уральском регионе. Большинство мужчин призывного возраста, признанных годными для службы в армии, было мобилизовано и это заметно сократило долю трудоспособных в тыловых районах. Количество жителей же не уменьшилось в связи с прибытием большого потока эвакуированных. К январю 1943г. в Челябинске и Челябинской области проживало около 361,1 тыс. человек эвакуированных. Половозрастной состав имел следующую структуру: взрослые женщины – 44,4%, взрослые мужчины – 17,5%, дети – 38,1%⁶⁵.

Эвакуированное население практически сразу приступало к выполнению работ и помощи в трудовых делах. Большое количество

⁶⁵ Потёмкина М.Н. Эвакуированные в Челябинской области: вклад в дело Победы // Южный Урал в судьбе России. Челябинск, 2003. С. 216.

эвакуированного населения работало и трудилось на железной дороге Челябинска.

В связи с увеличением числа жителей в Челябинске встал остро жилищный вопрос. Решение данной проблемы было чрезвычайно сложной проблемой по двум причинам: во-первых, во время войны резко сократились объемы жилищного строительства, во-вторых, дефицит жилья наблюдался в уральском регионе ещё в довоенный период. Обеспечение этих категорий населения жильем проводилось с применением чрезвычайных мер. Они охватывали, прежде всего, использование имевшегося наличного жилого фонда, а также зданий и помещений иного назначения. По существу была введена система жесткого нормирования жилой площади.

Семьи работников Южно-Уральской железной дороги, не были исключением из этого правила. В связи с целью предоставления жилой площади прибывшему населению на постоянную работу в одну из ведущих отраслей народного хозяйства производилось уплотнение семей железнодорожников и плановое перемещение нетрудоспособных членов семьи для проживания в сельскую местность.

В течение 1941–1942 гг. в городе 6 раз проводилось «уплотнение»: ордера на подселение выдавались на часть площади в комнатах многоквартирных домов и бараков, в домах частного сектора. Процесс «уплотнения» был болезненным для обеих сторон, порождал бесконечные бытовые конфликты, часто был связан с принудительным переселением прежних «хозяев» в другое жилище. Уплотнение номенклатурных работников следовало производить в последнюю очередь и в каждом отдельном случае только с разрешения горисполкома. Эти «резервные» списки со временем пополнились такими категориями населения, как больные туберкулезом, семьи военнослужащих – орденосцев, видные ученые и артисты, врачи эвакогоспиталей. Списки постоянно уточнялись и корректировались, однако в них всегда фигурировали люди, не

принадлежавшие к официально санкционированным категориям – «блатные», «нужные люди». Например, в июле 1943 г. в списке лиц, пользующихся излишней жилплощадью в домах ЧТЗ, числились: управделами Трактороторга, одна занимавшая комнату в 13,3 кв. м; буфетчица станции Челябинск, одиноко проживавшая в комнате на 18 кв. м⁶⁶.

В военное время смысловое наполнение понятия «жилище» пространственно и функционально сократилось до «койкоместа в бараке», «угла в комнате», «спального места на нарах в землянке», «крыши над головой». Последнее выражение надо понимать буквально. В архивных источниках встречаются упоминания о «домах-крышах», т.е. таком жилье, где не было ни стен, ни дверей: только столбы и навес, под которым устанавливались топчаны и железные печурки. При этом продолжал действовать довоенный принцип расселения и поддержания «трудо-бытовых коллективов»: предприятия, цеха, учреждения имели свои посёлки, коммуналки, общежития.

Практика «уплотнения» и переселения людей с места на место продолжалась и после 1942 г., т.е. тогда, когда уже началась постепенная эвакуация. О степени жилищной тесноты, не считавшейся в тех условиях ненормальной, говорит такой пример. В марте 1943 г. Челябинский горсовет обратился в прокуратуру с просьбой санкционировать принудительные меры срочного выселения 6 семей из барака Челябинского, предназначенного для казарменного размещения личного состава организуемой городской пожарной охраны. Из документа следует, что выселяемым предоставлялась жилплощадь в уплотняемых домах частного сектора. Расчет показал, что в двух случаях на площади в 45 кв. м должны были разместиться по 2 семьи, состоящие из 10 человек, еще в одном случае 8 человек должны были расположиться на 32 кв. м. Жильцы барака

⁶⁶ Палецких Н.В. Бытовые аспекты повседневной жизни населения Челябинска в условиях Великой Отечественной войны // Вестник ЧГАА. 2012. № 62. С. 179 -190.

противились «добровольному переселению», да и с уплотняемыми, за исключением одной семьи, не была достигнута «добровольная договоренность»⁶⁷.

Несмотря на все меры по уплотнению заселенности, строительству нового жилья (бараков, землянок, капитальных домов с минимумом благоустройства, индивидуальных домов), к исходу войны средняя площадь на одного горожанина составляла 3,2 кв.м. За этим показателем скрывается не просто коммунальный быт, а немыслимая скученность, сжатость индивидуального жизненного пространства в нерабочее время суток. Из обыденной жизни сотен тысяч обитателей Челябинска в годы войны ушли понятия «дом», «домашнее хозяйство», «домашний обиход», «домашний уют».

С большим напряжением сил партийным и государственным органам Южного Урала удалось сгладить остроту жилищного кризиса. Достигнуть этого удалось за счет ухудшения жилищно-бытовых условий граждан, особенно в начальный период войны. Одновременно не прекращалась работа по улучшению коммунального обслуживания граждан. Большое внимание начинает уделяться к концу войны ремонту имеющегося жилищного фонда. Тем не менее, главная задача – обеспечение жильём всех нуждающихся в сжатые сроки – была выполнена.

Не обманывалось население и насчет надобности запастись всем жизненно важным. Спрос на товары первой необходимости был ажиотажным, резко выросли объемы их продажи. Магазин № 14 в Тракторозаводском районе с 14 по 20 июня продал соли 101 кг, мыла 850 кг, а с 20 по 24 июня – соответственно 560 и 1200 кг. В десятки раз больше, чем обычно, продавалось спичек. К торговым прилавкам выстраивались многолюдные возвратные очереди. Так, гр. Г. за один день, отстояв в очереди 8 раз, закупила 13 кусков мыла. Власти расценивали

⁶⁷ Палецких Н.В. Бытовые аспекты повседневной жизни населения Челябинска в условиях Великой Отечественной войны // Вестник ЧГАА. 2012. № 62. С. 179 -190.

«запасничество» как результат несознательности домохозяек и других «неустойчивых элементов», пытались бороться со спекуляцией, выявляли лиц, которые «распространяли слухи» о том, что скоро не будет промтоваров и продуктов⁶⁸.

Ситуация самых первых дней войны в торгово-снабженческом отношении была уникальна. Дальше в течение всех военных лет рядовые жители не имели возможности приобретать (и уж тем более запасать) товары в свободной торговле. Предложения о введении карточек на хлеб, «чтобы прекратить его расточительство», начали высказываться на партийных собраниях уже в первую неделю войны.

В феврале 1942 г. по постановлению СНК СССР при крупных предприятиях промышленности и транспорта были созданы отделы рабочего снабжения – знаменитые ОРСы⁶⁹. Тяжеловесно - медлительному, косному принципу планового централизованного распределения ОРСы противопоставили предприимчивость, инициативность, расторопность, идущие «снизу». Главное назначение ОРСов было в том, чтоб накормить, одеть, обуть работников своего предприятия и их семьи. Были магазины ОРСа, ларьки, палатки, киоски, вагон-лавки ОРСа, столовые ОРСа. Особенно столовые. Дома распорядиться имеющимися продуктами каждый был волен, как совесть велит, но человека, выкладывающегося на работе, надо было покормить – иначе какой из него работник. Часто среди них были совсем юные, а также молодые женщины, будущие матери... Вот и открывали круглосуточные орсовские столовые в депо, на сортировочных станциях, в других местах, где люди работали. Нередко организовывали доставку горячей пищи на рабочие места, особенно передовикам – это одна из форм поощрения. Орсовские столовые и магазины были очень почитаемы у всех жителей поселков и городских кварталов, примыкающих к железной до- роге: полки в них не пустовали, и

⁶⁸ Палецких Н.В. Бытовые аспекты повседневной жизни населения Челябинска в условиях Великой Отечественной войны // Вестник ЧГАА. 2012. № 62. С. 179 -190.

⁶⁹ Лоскутов С.А. Ворота в Сибирь. Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2014. С. 122-123.

«отовариться» можно было, как правило, дешевле. Но обслуживали они главным образом «своих», хотя какие-то продукты и товары доступны были и посторонним.

Трудовая деятельность, которая для абсолютного большинства дееспособного населения законодательно определялась не одной третью, а половиной суточного времени, протекала в неблагоприятных, опасных для здоровья условиях. Тому много свидетельств современников событий, вспоминавших о насквозь промерзших заводских цехах, опасной захламленности рабочих мест, слабой освещенности помещений, грохоте оборудования и т.п. Расходы на охрану труда и технику безопасности в государственном и профсоюзном бюджетах сокращались до конца 1942 г. Общесоюзный стандарт промышленной санитарии, утвержденный 14 февраля 1939 г., к бытовым помещениям (бытовкам) на промпредприятиях относил гардеробные, умывальные, душевые, уборные, курительные, сушильни спецодежды, помещения для кормления детей, для приема пищи и медицинской помощи. Но в период войны нормы этого стандарта нигде не соблюдались.

Бытовки либо отсутствовали, либо использовались не по назначению. Только в конце войны на самых крупных заводах вернулись к вопросу об оборудовании бытовок. Уровень общей и профессиональной заболеваемости, травматизма был повсеместно высоким.

В обстановке войны, особенно в первые годы, нередко место работы служило и местом для ночлега. В декабре 1943 г. в шести цехах Кировского завода в ходе ночных облав было обнаружено 324 человека, ночующих в уборных, на лестницах, возле станков, под печами. Все задержанные оказались квалифицированными рабочими (токарями, слесарями, фрезеровщиками), большинство – в возрасте от 15 до 17 лет. В объяснение причин ночевки в цеху называлось отсутствие верхней одежды и обуви. Докладная записка сохранила описание внешнего вида задержанных: «грязные, оборванные, разутые, завшивленные,

нестриженные, некоторые из них в цехах живут по несколько месяцев и столько же времени не ходили в баню. Никто из них не имеет сменного белья». Одна из работниц, которая до направления на завод 2 года отбывала наказание в колонии, заявила, что в ИТК условия были лучше, чем здесь, на заводе⁷⁰.

Мобилизованная в промышленность и в систему трудовых резервов молодежь, несмотря на суровое трудовое законодательство, дезертировала домой – в родную деревенскую избенку. Бежали не от труда, хотя и он был чрезмерно тяжелым. Бежали от временного пристанища, где нет частного быта, где из личного имущества только то, что на тебе надето, где зачастую царит произвол. Летом 1942 г. проверкой в одном из общежитий завода им. Орджоникидзе, где жили ребята после ФЗО и РУ, была выявлена следующая картина: подростки организованы в отряды, во главе которых стоят грубые, невежественные люди. Введена дисциплина, предусматривающая полное исключение всякой инициативы молодежи в жизни общежития. Молодой рабочий без увольнительной записки не имеет права выходить из общежития на работу, в столовую, баню, кино – только в строю, под командой начальника отряда. Применяются окрики, оскорбления, «физические меры воздействия»⁷¹.

К числу особенно важных коммунально-бытовых вопросов относилось отопление жилищ. На Урале отопительный сезон длится почти полгода, в военные зимы морозы достигали 40–45 °С. Основным видом отопления было печное. Вопросы топливоснабжения города не сходили с повестки дня местных властей. Предприятия и учреждения являлись самозаготовителями топлива, им устанавливались планы на сезон, выделялись лесосеки, места угле и торфодобычи. Топливо отпускалось работникам, живущим в квартирах и частных домах, по оплаченным

⁷⁰ Тогда была война... 1941-1945: сборник документов и материалов / под ред. А. П. Финадеева. Челябинск, 2005. С. 48-49.

⁷¹ Палецких Н.В. Бытовые аспекты повседневной жизни населения Челябинска в условиях Великой Отечественной войны // Вестник ЧГАА. 2012. № 62. С. 179 -190.

ордерам, а для жильцов общежитий его стоимость входила в плату за койко-место. Планы самозаготовок и вывоза топлива предприятиями хронически не выполнялись. Спасаясь от холода, жильцы сжигали половой настил, плинтусы, подоконники, двери, табуретки и т.д. И без того некачественное, упрощенное до предела жилье в суровой будничной реальности быстро доходило до состояния разрухи. Холодно было везде: на работе, в жилище, в больнице, в школе, в детских яслях. Остротой отличалась и проблема водоснабжения. Питьевая вода из водохранилищ поступала через разборные колонки, водопровод и путем подвозки. Подача воды населению сокращалась. Главной причиной было то, что предприятия, не имея промышленных водоводов, работали на питьевой водопроводной воде, получали ее в первую очередь и расходовали неэкономно. Водоснабжение населения шло с перебоями, особенно зимой. «Немудреные обязанности были у школьников станции Шагол – практически все свободное время они проводили в очередях. Нехватка воды была постоянной, поэтому подростки, сев на перевернутые ведра, часами ожидали живительную влагу, расположившись возле колонки»⁷². Питьевая вода была некачественной, из всех видов ее очистки применялось только нерегулярное хлорирование.

Личное время приходилось тратить и на дорогу до места работы или учебы. За годы войны общая площадь Челябинска выросла на 13,8 тыс. га, а городской транспорт оставался маломощным, несмотря на прирост трамвайных путей и организацию троллейбусного движения. К лету 1944 г. город располагал 84 автобусами, 51,6 км трамвайных путей с 86 машинами, 18,2 км троллейбусной линии с 18 машинами. Однако подвижной состав никогда не был полностью задействован на пассажирских перевозках. В январе-феврале 1943 г. парк трамваев использовался в среднем на треть, а в некоторые дни на линию выходило

⁷² Степанова Л. П. К вопросу о повседневной жизни молодежи Южного Урала в годы войны (1941–1945) // Южный Урал в годы Великой Отечественной войны. Челябинск, 2010. С. 170.

от 7 до 12 вагонов, т.е. работа трамвая была почти полностью парализована и рабочие многих заводов вынуждены были добираться на работу и обратно пешком, проходя по морозу и сугробам по 5–10 км в день⁷³. Терялось время и силы. Автобусное сообщение также действовало с перебоями, состояние городских дорог не позволяло наладить регулярные перевозки. Специфической проблемой стало передвижение по городу танков воинских частей и Кировского завода, в результате чего основные магистрали подвергались значительным разрушениям, а отдельные улицы приводились в непроезжее состояние.

Серьезную проблему в условиях отсутствия канализационных систем представляло поддержание санитарной чистоты в городе. Справиться с этой задачей коммунальные службы ассенизации и очистки были не в состоянии. Ежегодно весной проводились санитарные воскресники и месячники. В 1942 г. ГКО дал распоряжение по очистке городов с использованием трудовой повинности. Наряду с этим, начиная с 1943 г., силами населения проводилось элементарное благоустройство: ремонт заборов, вывесок, номерных знаков на домах и уличных обозначений, замощение улиц. В августе 1943 г. Челябинск получил статус города республиканского подчинения и планы его благоустройства были подкреплены более солидными ассигнованиями. Улучшение внешнего вида городских районов, безусловно, укрепляло уверенность людей в победе, придавало «второе дыхание» в изнурительном режиме тыловых будней.

Архивные документы показывают, что на ряде предприятий сверхурочным все же считалось время свыше 11 часов. На лекциях и собраниях в 1943–1945 гг. нередко звучали вопросы: «Обязаны ли рабочие работать сверхурочно, т.е. больше 11 часов в сутки?», «Почему заставляют работать по 12 часов и без выходных?», «Будут ли регулярно

⁷³ Палецких Н.В. Бытовые аспекты повседневной жизни населения Челябинска в условиях Великой Отечественной войны // Вестник ЧГАА. 2012. № 62. С. 179 -190.

предоставляться выходные дни по воскресеньям?»⁷⁴. Весьма выразителен подписанный 3 октября 1944 г. директором Кировского завода И.М. Зальцманом приказ, в преамбуле которого подчеркивалось: «Завод в настоящее время имеет все необходимое для того, чтобы без рывков, равномерно выполнять план по всем видам продукции. При этом выполнение плана должно сочетаться с предоставлением дней отдыха рабочим, с организованной культурной работой командного состава». Приказом определялся режим работы руководящего состава: для заводоуправления – начало работы в 9 ч утра, перерыв на обед с 5 до 7 ч вечера, окончание работы в 12–1 ч ночи; для начальников цехов – начало работы в 7 ч 30 мин утра, перерыв на завтрак между 11 и 12 часами дня, обеденный перерыв с 5 до 7 ч вечера, окончание работы в 11–12 ч ночи⁷⁵. Увеличение объема рабочего времени и его перемещение в ночную занятость было характерно не только для заводских работников.

Первостепенное значение в комплексе жизнеобеспечения тылового населения имела проблема питания. Сложная и противоречивая система продовольственного обеспечения включала в себя блок государственных заготовительных и распределительных институтов, альтернативные господствующей структуре рыночные отношения в извращенной, спекулятивной форме, сектор индивидуальных хозяйств населения. Система государственного снабжения действовала на началах дифференцированного, статусного нормирования и со своими задачами не справлялась. Значительный объем товарной массы из ее сферы попадал на «черный» рынок. Признаком неспособности государства наладить гарантированное, адекватное даже имеющимся ограниченными ресурсам, снабжение населения продовольственными товарами стало стремление перевести как можно большую часть потребителей на самообеспечение,

⁷⁴ Палецких Н.В. Бытовые аспекты повседневной жизни населения Челябинска в условиях Великой Отечественной войны // Вестник ЧГАА. 2012. № 62. С. 179 -190.

⁷⁵ Тогда была война... 1941-1945: сборник документов и материалов / под ред. А. П. Финадеева. Челябинск, 2005. С. 58.

уступка мелкотоварному производству⁷⁶. Анализ сведений об уровне обеспеченности продовольствием жителей Челябинска позволяет утверждать, что для основной массы горожан он был чрезвычайно низким. Несмотря на приоритетность снабжения по карточкам, создание на предприятиях отделов рабочего снабжения (ОРСов), расширявшую практику дополнительного (второго) питания, в рабочей среде получила распространение заболеваемость дистрофией, цингой, туберкулезом.

Внешние бытовые условия и приспособление к ним формировали травматический опыт, о котором люди, пережившие войну, зачастую избегали подробно рассказывать, ограничиваясь сдержанными суждениями: «Что поделать, тогда была война. Время было голодное и холодное. Жили, как все». Явный (и уже невозможный) недостаток эго-документов сужает возможности анализа и обобщения бытовой повседневности разных социальных групп. Вместе с тем доступный массив исторических источников убеждает в правоте тех авторов, которые полагают, что быт является важной, но не единственной составляющей повседневности. Определяя ее структуру, И. В. Утехин, например, подчеркивает: «Быт... есть часть повседневности, непосредственно связанная не собственно с жизнью, а с жизнеобеспечением, с созданием условий жизни... Собственно жизнь – трудовая, творческая, общественная, та, ради которой стоит предпринимать усилия и к чему-то стремиться, – вне быта»⁷⁷. Развивая эту мысль применительно к периоду войны, следует заметить, что в том случае, когда в научных исследованиях тыловая повседневность редуцируется до уровня решения бытовых проблем, отождествляется с практикой тривиального, физического выживания, советский человек военной поры ставится в положение лишь потребителя материальных благ, но никак не творца общей Победы.

⁷⁶ Палецких Н.В. Бытовые аспекты повседневной жизни населения Челябинска в условиях Великой Отечественной войны // Вестник ЧГАА. 2012. № 62. С. 179-190.

⁷⁷ Утехин И. В. Очерки коммунального быта. М., 2004. С. 209.

Заключение.

Сегодня для обеспечения будущего России большое значение приобретает изучение нашего исторического прошлого. Объективная картина событий отечественной истории способствует формированию исторического сознания народа, воспитывает чувство патриотизма. В этом смысле период Великой Отечественной войны, как один из самых сложных и переломных в истории нашей страны, синтезировал в себе все лучшие и худшие качества советской системы в целом, и каждого человека в отдельности.

Великая Отечественная война коренным образом изменила народное хозяйство СССР, перестроила советскую экономику в интересах войны и создала своеобразные закономерности военного периода.

Богатейшие исторические события и традиции Южного Урала, мощный производительный и научный потенциал определили современную структуру производства и вывели Южно – Уральскую железную дорогу в число ведущих предприятий области и страны. Именно в эти годы развилась Южно-Уральская железная дорога, «встала на ноги», начала приближаться к тому уровню развития, на котором она находится сейчас. Документы и архивные материалы, изученные нами, наглядно свидетельствуют о величии свершений военных лет, их цене и последствиях. Получив своё развитие в суровые годы Великой Отечественной войны, Южно-Уральская железная дорога и по сей день прославляет Уральский регион.

Таким образом, проведя исследование и выяснив всю противоречивость положения, можно сделать следующие выводы:

1) В деятельность Южно-Уральской железной дороги в годы Великой Отечественной войны мы можем выделить несколько этапов:

1 этап – 1933-1941 гг. – изменение работы железнодорожного транспорта. Начало данной деятельности положено постановлением СНК СССР и ЦК ВКБ (б) «О работе железнодорожного транспорта» от 1933 г.

были определены конкретные меры для улучшения организации в управлении железной дороги и укрепление дисциплины железнодорожных служащих: был принят устав о дисциплине рабочих, пересмотрены органы управления и нормы труда железнодорожных рабочих.

2 этап – 1941 год – июль 1943 года – перестройка работы железнодорожного транспорта на военный лад, помощь в эвакуационных мероприятиях на восток. По приказу Наркомата путей сообщения на всех дорогах страны с 24 июня 1941 г. вводился особый воинский график движения поездов, для увеличения пропускной способности дороги были развиты железнодорожные узлы и станций: Челябинск, Синарская, Шадринск, Бердяуш, Златоуст, Магнитогорск. Построены новые грузовые станции (Металлургическая, 8-й километр, Камышная и др.). Это привело к увеличению объемов перевозки грузов: в 1943 г. стали грузить в 2 раза больше, чем в 1940 г., а к 1945 г. погрузка возросла в 2,5 раза.

При рассмотрении эвакуационных мероприятий, мы пришли к выводу, что объем эвакуационных перевозок составил в 1941–1942 гг. около 1,5 млн вагонов, или 30 тыс. поездов.

Несмотря на все трудности, которые подстерегали работников: не подготовленность дорог, нехватка материалов, отсутствие необходимых эксплуатационных документов, железная дорога не прекращала свою работу и выполняла заказы Государственного комитета обороны. В конце ноября 1941г. было получено срочное задание Государственного Комитета Обороны – построить 8 бронепоездов и 20 бронеплощадок.

3 этап – июль 1943 – мая 1945г. – переход ориентации рабочей силы после приказа Сталина в сторону мобилизованных из Советской армии солдат – специалистов. Возвращение на свои места специалистов, что приводит к более эффективной работе железнодорожного транспорта. С возвращением мужчин на свои рабочие места позволило перевести женщин и подростков на другие рабочие места. Мужчины-железнодорожники занимались непосредственно перегонкой вагонов, а

женщины – заняли смежные профессии (почтальоны, медицинская сестра, зенитчицы, стрелочницы и т.д.).

2) Оценивая вклад южноуральских железнодорожников в дело Победы, стоит отметить, что работники южноуральской железной дороги участвовали практически во всех основных боевых операциях советского государства и проявляя при выполнении заданий высокий уровень смекалки. 154 человека Герои Советского союза на железнодорожном транспорте из них 33 человека с Южно-Уральской магистрали, то есть 21,4% это южноуральские железнодорожники, которые участвовали на фронтах войны в боевых действиях.

Работники тыла, которые непосредственно работали на железнодорожном подвижном составе, устраивали трудовые состязания. На железной дороге появлялись свои «двусотники», «трехсотники», «стахановцы». Немало труда и смекалки нужно было употребить при постройке бронепоездов и банно-дезинфекционных поездов по заказу Государственного комитета обороны. Стоит отметить, что все заказы выполняли в большинстве случаев женщины и подростки. Они строили, бронепоезда не имея, на руках ни одного чертежа. Работа выполнялась после основной работы на железной дороге, как правило, в ночную смену.

Кроме выполнения непосредственных государственных заказов железная дорога организовывала военно-эксплуатационные отряды, которые занимались починкой сломанного железнодорожного полотна. Как правило, такие отряды отправлялись и в другие районы страны.

В блокадный Ленинград отправляли отряды лыжников, в чью задачу входило доставка и переправа через Ладогу грузов и важных бумаг.

Рассматривая вопрос о месте и роли Южно-Уральской железной дороги в общем деле Победы над врагом можно прийти к выводу, что

3) Исследуя материально-бытовое положение тыловиков Южно-Уральской железной дороги и эвакуированных жителей, которые непосредственно перешли на работу, на железную дорогу, было отчетливо

видно, что произошло контрастное различие в материально-бытовой сфере. Первоочередные проблемы, которые всплыли при увеличении количества эвакуированного населения – жилищная проблема. Решение данной проблемы производилось уплотнением местного населения. Проблемой номер два являлся – продовольственный вопрос. Пути решения данного вопроса были найдены при помощи продовольственных карточек и отделов рабочего снабжения (ОРСы), которые позволяли уменьшить очередь в магазинах.

Основываясь на воспоминаниях железнодорожников, многие работники оставляли свои дома, для эвакуированных граждан оставаясь жить в цехах и складах не отходя от рабочего места. Многие переделывали вагоны под тип теплушек. Быт железнодорожника был, как правило, более прост и аскетичен.

Довольно интересный для рассмотрения вопрос – проведение свободного личного времени. Свободное от работы время, которое выпадало достаточно редко, работники Южно-Уральской железной дороги проводили на субботах и воскресниках. Занимались уборкой территорий и улиц, восстановлением разрушенных зданий.

На сегодняшний момент компания Российские железные дороги представляет собой вертикально интегрированный холдинг. Южно-Уральская железная дорога – один из 16 его территориальных филиалов.

Развернутая протяженность ЮУЖД свыше 7,5 тысяч км, эксплуатационная длина 4562 км.

Магистраль охватывает территории 8 субъектов Российской Федерации: Челябинскую, Курганскую, Оренбургскую, частично Самарскую, Саратовскую, Свердловскую, Омскую области, республику Башкортостан и Северный Казахстан. На полигоне дороги расположены такие крупные промышленные центры, как Челябинск, Магнитогорск, Миасс, Златоуст, Оренбург, Орск, Новотроицк, Медногорск, Курган, что наглядно можно увидеть.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Источники:

ОПУБЛИКОВАННЫЕ ДОКУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Сборники материалов и документов

1. Женское лицо Победы: 100 документов о женщинах Челябинской области в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945гг [Текст] / гл. ред. А.П. Финадеев. – Челябинск: ЧПО «Книга», 2001. – 224 с.

2. Ленинская поступь пятилеток [Текст]: Сборник документов и материалов / под ред. А.И. Потерпеевой, З.В. Шестаковой. - Челябинск, 1986.

3. Победа века. Челябинская область в Великой Отечественной войне [Текст] / сост. Моисеев А.П. – Челябинск: Урал LTD, 2000. – 526 с.

4. Революционная и трудовая летопись Южноуральского края» [Текст]: хрестоматия архивных документов по истории Южного Урала 1682-1918 / под ред. В.Е. Четина. Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1980. – 413 с.

5. Тогда была война... 1941-1945 [Текст]: сборник документов и материалов / под ред. А.П. Финадеева, сост. Е.А. Калинкина. – М.: Книга, 2005. – 224 с.

6. Урал ковал победу [Текст]: Сборник-справочник / под ред.: П.Г. Агарышева. Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1993. – 382 с.

7. Челябинская область. 1917-1945 гг. [Текст]: Сборник документов и материалов. / под. ред. П.Г. Агарышева. – Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1998. – 304 с.

Источники мемуарного характера

1. Козенков А.Г. Автобиография [Текст] // Музей истории Южно-Уральской железной дороги.

2. Нестеров П.М. Автобиография [Текст] // Музей истории Южно – Уральской железной дороги.
3. Тыл – фронту [Текст]: Сборник воспоминаний, очерков, документов, писем / под ред. Л.М. Евтеевой, Р.М. Степаковой.. – Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1990. – 285 с.

Литература:

1. Бордюгов Г.А., Касаев А.Ч. Россия: удаchi минувшего века [Текст] / Г.А. Бордюгов, А.Ч. Касаев. М.: АИРО-XX, 2004. – 304 с.
2. В бой – с Урала!: Южноуральские воинские формирования в боях с фашизмом и японскими милитаристами» [Текст] / под. ред. Ханевичева Н. Е., сост. Огороков А.К., Моисеев А.П. – Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1990. – 240 с.
3. Великая Отечественная и Вторая мировая войны в контексте истории XX-XXI века. [Текст] в 2-х ч. // Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 65-летию Победы. Челябинск: Изд-во ЧГПУ, 2010 Ч. I – 382 с.; Ч. II – 438 с.
4. Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны [Текст] / Н.А. Вознесенский. – М.: Госполитиздат, 1947. – 192 с.
5. Войтин В. Воин в белом халате [Текст] / Войтин В // Призыв. – 2010. - № 45. – С. 10.
6. Войтин В. Война в слепую [Текст] / Войтин В. / Призыв. – 2011. - № 15. – С. 10.
7. Войтин В. Волга впадает ... в Баренцево море [Текст] / Войтин В. // Призыв. – 2010. - № 22. – С. 10.
8. Войтин В. Выходила на берег Катюша... [Текст] / Войтин В. // Призыв.-2010. - № 39. – С. 10.
9. Войтин В. Новое о малоизвестном» [Текст] /Войтин В. // Призыв. – 2010. - № 17. - С. 10.

10. Войтин В. Он на Урале защищал Кавказ [Текст] / Войтин В. // Призыв. – 2010. - № 18. – С. 10.
11. Войтин В. Подкоп под вражеский окоп [Текст] / Войтин В. // Призыв. – 2010. - № 12. – С. 10.
12. Войтин В. С боями до Эльбы [Текст] / Войтин В. // Призыв. – 2010. - № 17. – С. 10.
13. Войтин В. Так сражаются герои [Текст] / Войтин В. // Призыв. – 2010. - № 14. – С. 10.
14. Войтин В. Через две войны [Текст] / Войтин В. // Призыв. – 2010. - № 8. – С. 10.
15. Войтин В. Чтобы знали [Текст] / Войтин В. // Призыв.- 2010. - № 18. С. 8.
16. Воронкова М.Е. Материалы экскурсии музея Южно-Уральской железной дороги [Текст] / Музей истории Южно – Уральской железной дороги.
17. Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: её прошлое и настоящее [Текст] / Д.В. Залужная. М.: Мысль, 1980. – 198 с.
18. История Урала: XX век [Текст]: учебное пособие // под ред. Б.В. Личмана. Екатеринбург, 1998. – 432 с.
19. Конарев Н.С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945гг [Текст] / Н.С. Конарев. – М.: Транспорт, 1985. – 596 с.
20. Косович С.С., Филимонов А.М. Советские железнодорожники [Текст]: Военно-исторический очерк / С. С. Косович, А.М. Филимонов. – М.: Воениздат, 1984. – 309 с.
21. Краеведение. Магнитогорск. 9-11 класс [Текст]: учебное пособие / под ред. Абрамзон М.Г., Потемкина М.Н. – Челябинск: АБРИС, 2012. – 199 с.
22. Краеведение. Челябинская область. 9 класс [Текст]: учебное пособие / под ред. Кузнецова В.М. – Челябинск: АБРИС, 2012. – 160 с.

23. Куманев Г.А. На службе фронта и тыла. Великая Отечественная война и железнодорожный транспорт СССР [Текст] / Г.А. Куманев. – М.: Наука, 1973. – 454 с.

24. Куманев Г.А. Советские железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945гг. [Текст] / Г.А. Куманев. – Издательство Академии наук СССР, 1963. – 386 с.

25. Лоскутов С.А. Ворота в Сибирь [Текст]: монография / С.А. Лоскутов. – Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2014. – 168 с.

26. Лоскутов, С. А. Маршрут длиной в 100 лет [Текст]: 100 лет профсоюзу железнодорожников / С. А. Лоскутов. – Челябинск: «Автограф», 2005. – 237 с.

27. Лоскутов, С. А. История транспорта России [Текст]: текст лекции / С. А. Лоскутов, Е. Е. Задворнова, Н. В. Аверенкова. – Челябинск, 2009. – 167 с.

28. Лоскутов, С. А. Южно-Уральская магистраль [Текст]: историко-экономический очерк / С. А. Лоскутов. – Челябинск: УрГУПС, 2001. – 218 с.

29. Образцова Н.В. Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны [Текст] / Н.В. Образцова. – М.: Профиздат, 1943. – 48 с.

30. Павленко В.Д., Павленко Г.К. Огненный рубеж фронта и тыла. Челябинская область в 1941-1945г [Текст] / В.Д. Павленко, Г.К. Павленко. Челябинск, 2005. – 372 с.

31. Палецких Н.В. Бытовые аспекты повседневной жизни населения Челябинска в условиях Великой Отечественной войны [Текст] / Палецких Н.В. // Вестник ЧГАА. - № 62. – С. 179-190.

32. Палецких Н.П. Социальная политика на Урале в период Великой Отечественной войны [Текст] / Н.П. Палецких. Челябинск, 1995. – 184 с.

33. Палецких Н.П., Лещенко П.А. Культурно – просветительские учреждения Челябинской области в годы Великой Отечественной войны

[Текст] / Н.П. Палецких, П.А. Лещенко // Материалы XLIV международной научно-технической конференции «Достижения науки – агропромышленному производству». Челябинск: ЧГАУ, 2006. С 22-24.

34. Потёмкина М.Н. Эвакуированные в Челябинской области: вклад в дело Победы [Текст] / Потёмкина М.Н. // Южный Урал в судьбе России. Челябинск, 2003.

35. Потёмкина М.Н., Бугас О.Д. Они – эвакуированные... [Текст] / Потёмкина М.Н., Бугас О.Д. // Южноуральцы в боях и труде. Челябинск, 1995. С. 176-181.

36. Салмина М.С. История Южного Урала. XX – начало XXI века [Текст]: учебное пособие / М.С. Салмина. – Челябинск: «Взгляд», 2004. – 254 с.

37. Скрипов А.С. Челябинск. XX век [Текст]: учебное пособие / А.С. Скрипов. Челябинск: Издатель Татьяна Лурье, 2000. 328 с.

38. Степанова Л.П. К вопросу о повседневной жизни молодежи Южного Урала в годы войны (1941–1945) [Текст] / Степанова Л.П. // Южный Урал в годы Великой Отечественной войны. Челябинск, 2010. С. 170.

39. Урал в стратегии Второй мировой войны. Материалы Всероссийской научной конференции, посвященной 55-летию Победы в Великой Отечественной войне. Екатеринбург, 2000.

40. Урал – фронту [Текст] / под ред. Митрофановой А.В. – М.: Экономика, 1985. – 344 с.

41. Уральский исток Транссиба: история Южно-Уральской железной дороги [Текст] / под ред. Казакова А.Л. – Челябинск: Автограф, 2004. – 408 с.

42. Утехин И.В. Очерки коммунального быта [Текст] / И.В. Утехин. – М., 2004. – 230 с.

43. Федорова А.В. Оренбург в годы Великой Отечественной войны [Текст] / А.В. Федорова. - Оренбург, 1995. – 216 с.

44. Футурянский Л.И. Оренбуржье – великой победы [Текст] / Л.И.Футурянский. – Оренбург, 1994. – 58 с.
45. Хачатурова Т.С. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне [Текст] / Т.С. Хачатурова. – М.: Госполитиздат, 1943. – 47 с.
46. Чеботько В. Бабушка на свидание с мужем поплыла на лодке [Текст] / Чеботько В. // Призыв. – 2010. - № 22. - С. 10.
47. Чеботько В. Бросай курить, товарищ мой! [Текст] / Чеботько В. // Призыв. – 2010. - № 5. – С. 10.
48. Чеботько В. Девчонки не получали поблажек [Текст] / Чеботько В. // Призыв. – 2010. - № 14. – С. 10.
49. Чеботько В. Защищал, но не участвовал [Текст] / Чеботько В. // Призыв. – 2010. - № 10. – С. 10.
50. Чеботько В. Машинист играет сбор [Текст] / Чеботько В. // Призыв. – 2010. - № 16. – С. 10.
51. Чеботько В. От Курской дуги до Вислы [Текст] / Чеботько В. // Призыв. – 2010. - № 7. – С. 10.
52. Чеботько В. Первый день войны [Текст] / Чеботько В. // Призыв. – 2010. - № 25. - С. 10.
53. Чеботько В. Последний день войны [Текст] / Чеботько В. // Призыв. – 2010. - № 25. – С. 10.
54. Чеботько В. Солдат одной битвы [Текст] / Чеботько В. // Призыв. – 2010. - № 41. – С. 10.
55. Чеботько В. Шел сержант, преград не зная...[Текст] / Чеботько В. // Призыв. – 2011. - № 33. - С. 10.
56. Яловенко А. Челябинская область, опалённая в войнах [Текст] / Яловенко А. // Московский комсомолец. – 2011. - № 26. – С. 8.

Электронные ресурсы

1. Научная электронная библиотека «КиберЛенинка» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru>. – (Дата обращения: 04.03.2017)
2. Российская государственная библиотека [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rsl.ru>. – (Дата обращения: 10.10.2016)
3. Южно – Уральская железная дорога [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://yuzd.rzd.ru>. – (Дата обращения: 9. 05. 2015)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

Сравнительная характеристика экономического вклада железнодорожного транспорта СССР и Южно-Уральской железной дороги.

Величайшим испытанием для железных дорог страны явилась Великая Отечественная война. Нагрузка на транспорт увеличилась сразу и неизмеримо. 24 июня 1941 г. с 18-00 московскому времени на всех железных дорогах СССР был введён воинский график движения поездов, предусматривающий первоочередное продвижение воинских эшелонов, максимальное использование пропускной способности линий и обеспечение чёткой работы станций. На запад направлялись войска, военная техника, боеприпасы, на восток - оборудование, имущество и люди эвакуированных заводов. Объём перевозок резко увеличился.

В Челябинскую область во второй половине 1941 г. и первой половине 1942 г. было эвакуировано около 260 промышленных предприятий. Объём только эвакуированных предприятий составил около 1,5 миллионов вагонов, или 30000 поездов. Особенно трудной была первая военная зима, когда около 14000 железнодорожников были мобилизованы и переведены в прифронтовые зоны.

На протяжении рассмотрения проблемы остается открытым вопрос: а был ли весомым вклад Южно-Уральской железной дороги в экономику Советского Союза?

Чтобы ответить на данный вопрос стоило рассмотреть общие показатели объемов грузоперевозок, построенных и восстановленных объектов на железной дороге, количество Героев Советского Союза в целом по стране и в отдельности на Южно-Уральской железной дороге.

Опираясь на данные по железнодорожному транспорту в целом по стране, предложенные Лёвиным Борисом Алексеевичем, ректором московского государственного университета путей и сообщения, и данные по Южно-Уральской железной дороге, предоставленные ведущим

методистом музея Южно-Уральской железной дороги Воронковой Мариной Евгеньевной, мы, сопоставив данные, составили сравнительную таблицу экономических показателей развития страны и региона (табл. 1).

Таблица 1

«Сравнительная таблица экономических показателей развития страны и региона»

Критерии	Железнодорожный транспорт СССР	Южно-Уральская железная дорога
Объемы грузоперевозок	20 млн вагонов	Около 1,5 млн вагонов
Построено и восстановлено объектов	10 тысяч км новых линий Около 8 тысяч станций 120 тысяч км путей 15 тысяч искусственных сооружений	65 км новых линий Около 1000 стрелок 600 км путей Около 10 искусственных сооружений
Количество Героев Советского союза	154 человека	33 человека

Исходя из указанных данных, мы пришли к выводу, что вклад Южно-Уральской железной дороги в общий объем грузоперевозок составил 7,5%. В сравнении с общими показателями по стране, показатели Южно-Уральской железной дороги кажутся незначительными. Это связано с тем, что Западная часть страны, где проходили основные боевые действия, осуществляла массовую перевозку людей и боеприпасов, а восточная часть Транссибирской магистрали, находившаяся в тыловой части страны, осуществляла только эвакуационные мероприятия. Поэтому

по общим показателям страны вклад Южно-Уральской железной дороги малый, но для показателя региона – это значительная цифра.

Исходя из данных по построенным и восстановленным объектам показатель вклада Южно-Уральской железной дороги составляет 0,65% по постройке новых линий, 12,5% - по возведению новых станций и станционных сооружений, 0,5% км железнодорожных путей, 0,07% - по восстановлению искусственных сооружений. Эти маленькие показатели объяснялись тем, что территория Южно-Уральской железной дороги находилась в тыловой части страны и не подвергалась таким массовым бомбардировкам, как в прифронтовой зоне. Поэтому показатели построенных и восстановленных объектов в целом по стране значительно выше.

Исходя из проанализированных данных по количеству званий «Герой Советского Союза», показатель награжденных южноуральцев-железнодорожников составляет 21,4%. Этот показатель является значительным и объясняется тем, что большинство южноуральских железнодорожников были призваны на фронт и участвовали в большинстве боевых операций.

Таким образом, вклад Южно-Уральской железной дороги в годы Великой Отечественной войны был значительным для региона и весомым для страны

ПРИЛОЖЕНИЕ 2.

Стенд выставочного комплекса «Транссибирская магистраль»: Первый поезд на станции Челябинск⁷⁸



ПРИЛОЖЕНИЕ 3.

Стенд выставочного комплекса «Транссибирская магистраль»: Сдача бронепоезда по заказу Государственного комитета обороны⁷⁹

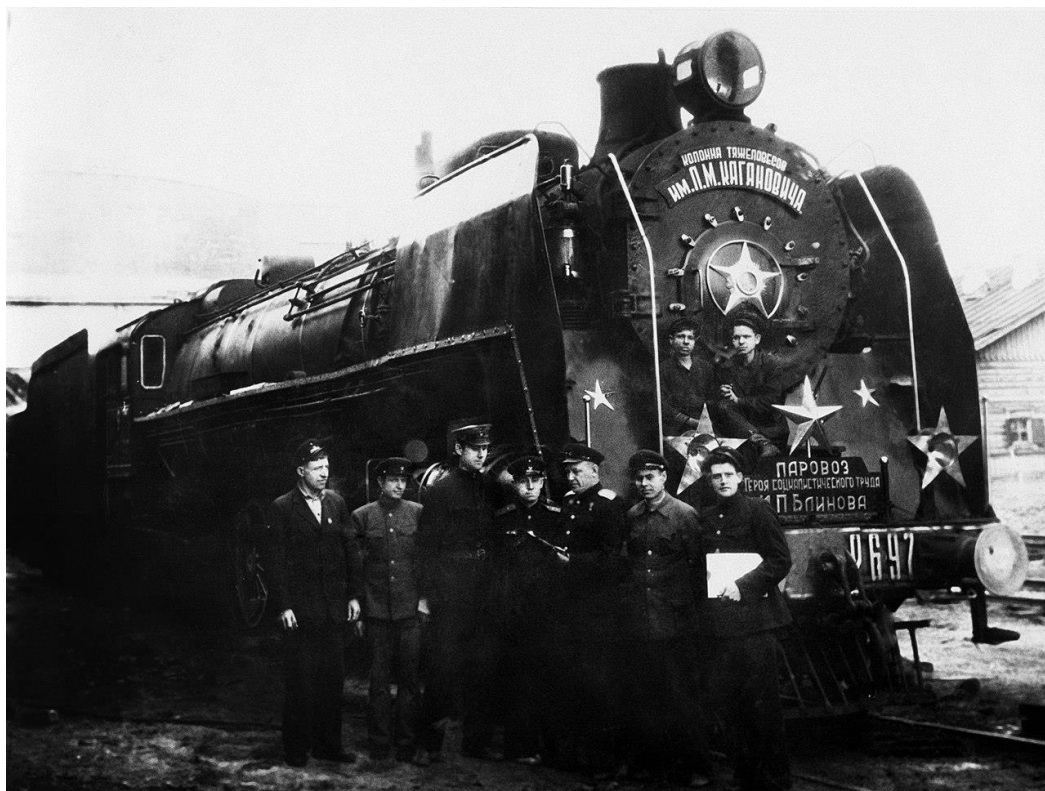


⁷⁸ Музей истории Южно – Уральской железной дороги // Личный архив автора

⁷⁹ Музей истории Южно – Уральской железной дороги // Личный архив автора

ПРИЛОЖЕНИЕ 4.

Фото – акция «Лица магистрали»: Бригада Блинова⁸⁰



ПРИЛОЖЕНИЕ 5.

Фото – акция «Лица магистрали»: Агафонов Пётр Александрович⁸¹



⁸⁰ Южно – Уральская железная дорога [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://yuzd.rzd.ru>. – (Дата обращения: 9. 05. 2015)

⁸¹ Южно – Уральская железная дорога [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://yuzd.rzd.ru>. – (Дата обращения: 9. 05. 2015)

ПРИЛОЖЕНИЕ 6.

Фото – акция «Лица магистрали»: Стрелочница пропускает эшелон с военными грузами⁸²



ПРИЛОЖЕНИЕ 7.

Фото – акция «Лица магистрали»: Учащиеся железнодорожного училища №2 на практике⁸³



⁸² Южно – Уральская железная дорога [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://yuzd.rzd.ru>. – (Дата обращения: 9. 05. 2015)

⁸³ Южно – Уральская железная дорога [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://yuzd.rzd.ru>. – (Дата обращения: 9. 05. 2015)

ПРИЛОЖЕНИЕ 8.

Фото «Теплушка периода Великой Отечественной войны»⁸⁴



ПРИЛОЖЕНИЕ 9.

Фото «Санитарный вагон»⁸⁵



⁸⁴ Поезд – музей на колёсах // Личный архив автора

⁸⁵ Поезд – музей на колёсах // Личный архив автора

Список приложений

1. Сравнительная характеристика экономического вклада железнодорожного транспорта СССР и Южно-Уральской железной дороги.....	73
2. Стенд выставочного комплекса «Транссибирская магистраль»: Первый поезд на станции Челябинск.....	76
3. Стенд выставочного комплекса «Транссибирская магистраль»: Сдача бронепоезда по заказу Государственного комитета обороны.....	76
4. Фото – акция «Лица магистрали»: Бригада Блинова.....	77
5. Фото – акция «Лица магистрали»: Агафонов Пётр Александрович....	77
6. Фото – акция «Лица магистрали»: Стрелочница пропускает эшелон с военными грузами.....	78
7. Фото – акция «Лица магистрали»: Учащиеся железнодорожного училища №2 на практике.....	78
8. Фото «Теплушка периода Великой Отечественной войны»	79
9. Фото «Санитарный вагон».....	79