

Перестройка на военный лад Красноярской железной дороги в начальный период Великой Отечественной войны (июнь – декабрь 1941 г.)

Е.Н. Гарин^а, В.П. Леопа^б, А.В. Леопа^с

Военно-инженерный институт ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет», ул. Академгородок, 13А., Красноярск, Россия

^аvii@sfu-krasl.ru, ^бlieopav@mail.ru, ^сalleopa@mail.ru

Статья поступила 02.12.2021, принята 7.12.2021

В статье рассматриваются основные направления работы Красноярской железной дороги в условиях начавшейся Великой Отечественной войны: перевозка военных грузов и воинских частей, прием эвакуационных грузов с оборудованием. Анализируются технические новшества, передовые методы труда, лунинское движение. Раскрыта работа по восполнению дороги кадрами специалистов, в том числе за счет привлечения женщин и подростков. Показана роль железной дороги труженикам села в уборке урожая.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, мобилизация, эвакуогрузы, лунинское движение, железнодорожный транспорт.

Military restructuring of the Krasnoyarsk railway in the initial period of the Great Patriotic War (June - December 1941)

E.N. Garin^a, V.P. Leopa^b, A.V. Leopa^c

Military Engineering Institute of Siberian Federal University; 13a, Akademgorodok St., Krasnoyarsk, Russia

^avii@sfu-krasl.ru, ^blieopav@mail.ru, ^calleopa@mail.ru

Received 02.12.2021, accepted 7.12.2021

The article examines the main directions of work of the Krasnoyarsk railway in the conditions of the outbreak of the Great Patriotic War: transportation of military cargo and military units, reception of evacuation cargo with the equipment. Technical innovations, advanced labor methods, the Lunin movement are analyzed. The work on replenishing the road with specialists, including the attraction of women and adolescents, is revealed. The role of the railway for village workers in harvesting is shown.

Keywords: The Great Patriotic War, mobilization, evacuation cargo, Lunin movement, railway transport.

В годы Великой Отечественной войны значительный вклад в достижение победы над врагом внесли работники железных дорог. Война показала решающее значение железнодорожного транспорта, как главного связующего звена между фронтом и тылом, имевшего первостепенное значение для выполнения всех боевых операций и в обеспечении снабжения войск Красной армии, повышение эффективности и устойчивости функционирования экономики страны в условиях военного времени, в упрочении обороноспособности советского государства.

Важное значение в выполнении задачи по обеспечению нужд фронта и тыла в период Великой Отечественной войны имела Красноярская железная дорога. Вместе с тем, несмотря на то, что

роли железнодорожного транспорта в войне посвящено значительное количество работ, среди которых особо следует выделить работы Н.С. Конарева [1] и Г.А. Куманева [2]. В то же время до настоящего времени недостаточно уделено внимания изучению роли в войне отдельных магистралей, в том числе и Красноярской железной дороге. Отдельные материалы о работе Красноярской железной дороги содержатся в историко-публицистическом издании, посвященном вкладу красноярцев в Победу [3] и тематической подборке, посвященной деятельности Красноярской железной дороги в военный период [4].

Целью настоящей статьи является дать объективный анализ многоплановой деятельности Красноярской железной дороги в начальный пе-

риод Великой Отечественной войны. Задача исследования – показать особенности процесса перевода Красноярской железной дороги на военные рельсы в первые месяцы войны (июнь – декабрь 1941 г.).

Статья написана с привлечением широкого круга архивных материалов, хранящихся в Государственном архиве Красноярского края, многие из которых публикуются впервые.

С первых дней военных действий на Красноярскую железную дорогу легли тяжелые и вместе с тем ответственные задачи.

Во-первых, восполнение кадров специалистов, убывающих на фронт, подготовка новых кадров массовых профессий.

Во-вторых, обеспечение своевременного продвижения воинских эшелонов и военных грузов, связанных с мобилизационными перевозками.

В-третьих, осуществление возросших объемов грузовых перевозок, направленных на снабжение промышленности сырьем и другими важными грузами.

В-четвертых, оперативное решение погрузочно-разгрузочных работ.

В-пятых, обеспечение качественного содержания железнодорожных путей и срочный их ремонт.

В-шестых, своевременный ремонт паровозо-вагонного парка, испытывающего возросшие нагрузки.

В-седьмых, проведение капитального строительства производственных, жилых помещений и объектов культурно-бытового назначения.

Далее рассмотрим, как решались эти важные задачи, какие трудности встречались на их пути.

Важной первостепенной задачей Красноярской железной дороги с первых дней войны стала задача восполнения кадрами специалистов подразделений пути, подготовка новых специалистов.

До начала коренного перелома в 1943 году, после которого стал ясен исход войны, железнодорожники принимали участие в боевых действиях, поэтому восполнение кадрового состава стало важной задачей Красноярской железной дороги.

На 1 июня 1941 г. численность работников предприятий дороги составляла 22987 человек [5, Л. 65]. В связи с объявлением 23 июня всеобщей мобилизации в Красную Армию в конце июня с Красноярской железной дороги было призвано 426 человек. В августе и сентябре на фронт ушло еще 1279 человек [5, Л. 65].

В результате принятых мер со стороны Красноярского краевого комитета ВКП (б), краевого Исполкома депутатов трудящихся, местных партийных и советских органов, руководства Красноярской железной дороги в течение июля дефицит кадров был ликвидирован. Из 132 инженеров 100

работали на производстве, 32 - в аппарате управления дороги. 47 инженеров было подготовлено на курсах. Также на курсах было подготовлено 25 дорожных мастеров, 30 бригадиров пути и 6 техников - дефектоскопистов. Полностью дорога была укомплектована кадрами массовых профессий, был создан резерв для замены на случай очередного призыва в армию. Массовым профессиям обучалось 1122 человека, в том числе 72 женщины. Среди вновь поступивших на работу было 172 машиниста, 194 помощника машиниста. 44 поездных вагонных мастера, 308 путевых обходчиков. 70 бригадиров путей, 38 дежурных по станции, 7 составителей, и др. 25 инженеров было направлено на предприятия дороги после окончания институты. К каждому из неопытных работников были прикреплены инженеры, техники и лучшие стахановцы [6, Л. 44].

В интересах своевременного продвижения эвакуационных эшелонов был осуществлен перевод движения поездов на особый военный график, который был введен приказом Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) 22 июня 1941 года. Он предусматривал продвижение в первую очередь воинских эшелонов и грузов, связанных с мобилизационными перевозками. Особенно массовый характер приобрели перевозки грузов народного комиссариата обороны СССР в июле – октябре 1941 г. Так, только в октябре по объему работ по перевозке военных грузов от заданного количества был перевыполнен на 53 %. Среднесуточный пробег от заданного количества перевыполнен на 54 %. Установленный график стоянки на станциях набора воды и технического осмотра сокращен в среднем на один поезд от 7 до 15 мин. [6, Л. 50]. Для быстрого продвижения эвакуационных железнодорожники широко использовали технические новшества, применялись передовые методы труда: скоростное формирование поездов, безотцепочный ремонт вагонов, вождение тяжеловесных составов, отправление сдвоенных поездов. С целью повышения пропускной способности некоторых участков железных дорог осенью 1941 года была введена "живая блокировка" – через каждые 800-900 метров на перегонах стояли сигналисты и по их сигналам шли поезда.

Управление железной дорогой добилось увеличения скорости продвижения грузовых составов почти на 4 км/час, что позволило увеличить среднесуточный пробег вагонов товарного парка. Если в июле пробег составил 262,7 км, в августе - 281,5 км, в сентябре - 259,2 км, то в октябре уже среднесуточный пробег вагонов вырос до 304,6 км. [7, ЛЛ. 111, 113, 122, 123]. В результате средний пробег вагона вырос на 5,5 %, оборот вагона сократился по сравнению с нормой, установленной Народным комиссариатом путей сообщения СССР, на

0,48 суток. Особенно эти показатели выросли во втором полугодии. Так, оборот вагона, начиная с июня, был ниже нормы. За семь месяцев оборот вагона составил 2,92 суток, а установленный НКПС был 3,25 суток [7, Л. 60].

Помимо решения военных задач железной дороге необходимо было продолжать непрерывное снабжение промышленности сырьем, топливом, металлом и другими важными грузами, а также осуществлять пассажирские перевозки. О возросших объемах перевозок Красноярской железной дорогой с началом войны говорят цифры производства продукции предприятиями края.

Народное хозяйство Красноярского края, обслуживаемое Красноярской железной дорогой, за 1941 г., и особенно в условиях войны в сравнении с 1940 г., значительно увеличило выпуск основных видов продукции. Вошли в строй новые предприятия и заводы.

Каменноугольная промышленность края в 1941 г. выдала на гора каменного угля на 300 тыс. т или на 23 % больше, чем в 1940 г. Три лесозаготовительных района дороги: Краслаг НКВД, «Хакасслес» и «Краслес» вывезли древесины на 460 тыс. кубометров, или на 18,2 % больше. Лесозаводы «Красдревтреста» увеличили выпуск пиломатериалов на 5,3 %.

Мазульский марганцевый рудник выполнил план на 108%, дав марганца для металлургической промышленности на 27,2 % больше, чем в 1940 г. [5, Л. 58].

Предприятия, производящие строительные материалы также значительно увеличили выпуск своей продукции. Кирпичные заводы «Крайстройпрома» произвели 14 млн. шт. кирпича, или на 56 % больше, чем в 1940 г. Известковый завод увеличил производство извести на 12 %, карьер строительного камня увеличил на 58 % строительного камня.

Посевные площади под зерновые культуры увеличились на 3 %. [5, Л.58].

По отдельным видам выполнение грузов составило: каменный уголь: Исходя из производственной программы треста «Хакассуголь», план погрузки каменного угля по дороге был определен 224 вагона в среднем в сутки, было погружено 215 вагонов, или 96 % среднесуточного задания. В то же время план погрузки был перевыполнен во 2-м квартале на 5,1 % и в 3-м квартале на 4,6%.

План погрузки хлебных грузов был выполнен в количестве 86 вагонов средним в сутки, или 68,8 % [5, Л. 59].

План погрузки лесных грузов на 1941 г. был установлен в количестве 258 вагонов в среднем за

сутки. Фактически было погружено 202 вагона, или 78,3 %. В целом, за год из 31083 вагонов было недогружено отправителями 60,7 %, а железной дорогой 39,3 %. План погрузки дров в 1941 г. был перевыполнен на 18 вагонов в среднем в сутки, или на 86 %.

В связи с большим объемом строительных работ, вызванных вводом в эксплуатацию эвакуированных предприятий, строительством подъездных путей к ним, план погрузки минерально-строительных грузов был выполнен на 131,6 %.

План погрузки руды был выполнен по итогам года на 81,4 % [5, ЛЛ. 59 об, 60].

В целом по грузовым перевозкам Красноярская железная дорога выполнила план на 99,6 %, т.е. 2573 вагона в среднем в сутки при плане 2583 вагона [5, Л. 60]. Причем из месяца в месяц возрастала потребность в паровозах для составов. Так, например, если в первой декаде ноября потребность в паровозах составляла 121 паровоз, то уже во второй декаде 192 паровоза [5, Л. 65 об]. Погрузка дороги в 1941 г. в сравнении с 1940 г. выросла на 1,5 %, и общая работа дороги в вагонах в среднем в сутки выше на 3,3 %. [5, Л. 58].

В связи с возросшими объемами росла нагрузка на паровозы и вагоны товарного парка.

В целом за июль – октябрь пробег товарных поездов составил 5 млн. 445 тыс. 369 поездок-километров, а их время нахождения в пути 175тыс.061,67 поездок-часов. [7, ЛЛ. 11, 112]. Возросшие нагрузки приводили к поломкам паровозов и вагонов. Однако ремонтные работы осложнялись тем, что в условиях войны возник дефицит запасных частей для подвижного состава и ускоренного его ремонта на всех предприятиях Красноярской железной дороги. Для решения этой проблемы в сентябре были проведены дорожно-отраслевые совещания актива паровозников, вагонников и движенцев, на которых с докладами об использовании внутренних ресурсов выступили начальники служб. После совещания на узлах Мариинск, Боготол, Красноярск, Клюквенная, Иланская, Ужур и Абакан были проведены узловые производственно-технические конференции с обсуждением вопросов о мобилизации внутренних ресурсов для изготовления на месте деталей и запасных частей [6, Л. 32].

По решению этих мероприятий, многие предприятия дороги отказались от получения со складов Дортехснаба различных деталей и начали их изготовление самостоятельно.

Таблица 1. Пробег товарных поездов и среднесуточный пробег вагонов товарного парка Красноярской железной дороги в июле – октябре 1941 г.

Показатели Месяц	Пробег товарных поездов в поезде - километрах		Скорость товарного поезда		Средне-суточный пробег вагонно-товарного парка в км	% порожнего пробега к грузеному
	Пробег товарных поездов в поезде - километрах	Время, нахождения в пути в поезде-часах	Техническая в км/ч	Коммерческая в км/ч		
Июль л.113 (143415)	1263833	42239 ⁴³	39,68	29,9	262,7	22,7
Август л.122 (143550)	1593374	54149 ⁴¹	38,7	29,4	281,5	27,5
Сентябрь л.123 (143601)	1271547	38960 ¹³	40,6	32,6	259,2	31,8
Октябрь л.111 (143431)	1316615	39712 ¹⁰	40,9	33,2	304,6	33,2
В среднем, за 4 месяца 1941 г.	5445369	175061,67	40	31,3	277	28,8

Коллектив дорожной путейской мастерской освоил ремонт сложных механизмов автодрезин, снегоочистителей, изготавливая на месте все необходимые части. Из ненужных деталей они сконструировали несколько станков, ускоряющих работу и повышающих ее точность. Заведующий мастерской Клюквенской дистанции пути Никифоров заменил шариковые подшипники в модеронах роликовыми собственной конструкции. Ролики и обоймы к ним изготавливались в этой же мастерской. Это позволило отремонтировать и использовать 20 модеронов.

Слесари Иланского автоконтрольного пункта, по инициативе профорга Отрощенко, освоили капитальный ремонт воздухоочистителей, причем отремонтировали 14 из них, предназначенных к сдаче в утильсырье. Был установлен порядок выдачи концов только взамен сданных, которые направлялись на восстановление. В результате только на одном пункте сберегалось 200 – 250 кг концов в месяц. Заведующий механической мастерской 3-й дистанции пути Гаврилов организовал использование металлолома, изготовив из него 2929 противоугонов, 3200 клиньев.

В паровозном депо Красноярск мастер изготовительного цеха Луконин освоил ремонт коллектора пароперегревателя. Коллектив паровозного депо Боготол своими силами ремонтировал рессоры, жаровые и дымогарные трубы и многие другие детали. [6, ЛЛ. 33, 34]. В паровозной службе было освоено изготовление 467 наименования деталей. Всего было выпущено продукции на 883 тыс. руб. По вагонной службе заготовительный и утильный цеха выпустили собственной продукции для реставрации старых и изготовлению но-

вых запчастей на общую сумму 2 млн. 120 тыс. руб.

В результате принятых мер сократились затраты рабочего времени и нормы простоя паровозов на текущем ремонте паровозов. Так, в 4-м квартале фактически нормы затрат времени против 1-го квартала сократились на 8 часов. По текущему ремонту грузовых вагонов за этот же период норма затрат рабочего времени сократилась на 23 %. [6, Л. 101].

Важную роль в решении задачи содержания в исправном состоянии паровозо-вагонного парка играло стахановско-лунинское движение. Сотни передовых работников дороги показывали образцы стахановского труда, самоотверженно работали на трудовом фронте.

Из общего количества учтенных сдельщиков 1390 человек выполняли нормы выработки на 150 – 200 % 657 человек, свыше 200 % - 345 человек. Значительная часть рабочих коллективов Красноярской железной дороги предложила пересмотреть нормы, установленные в мирное время. По одной только паровозной службе было пересмотрено 474 нормы. Если принять условно, что на каждой пересмотренной норме будет выполнено по одной единице работы, то нормированное время до их пересмотра составляло 1325 человеко-часов на сумму 1136 тыс. руб. После пересмотра норма времени составила 1013 человеко-часов на сумму 809 руб. [6, Л. 101].

В особо напряженных условиях военного времени важную роль в обеспечении перевозок в 1941 г. сыграла Служба пути. Работниками этой службы была проведена значительная работа по усилению верхнего строения пути. Основной ре-

монт был проведен на участке Иланская – Тайшет. Всего средним ремонтом был отремонтирован 171 км, в том числе усиление кривых- 55 км, заменено 55 тыс. шпал, уложено 95 тыс. противоугонов. В 1941 г. было отремонтировано старогонных рельс 86 км, произведена сварка 56 тыс. лопнувших накладок, освоена наплавка и ремонт крестовин, было отремонтировано 1384 крестовины. Путьцы полностью отказались от централизованного снабжения противоугонов.

Большое внимание Службой пути уделялось текущему содержанию пути, обеспечению не только своевременного и качественного исправления возникающих расстройств, но и проведению предупредительных мер по достижению более устойчивого пути [6, ЛЛ. 67, 67об]. По текущему содержанию пути в целом по Красноярской дороге производительность труда повысилась на 17 %, [6, Л. 101].

В условиях начавшейся войны на Красноярской железной дороге возросли объемы капитального строительства, что было связано с прибытием в край эвакуированных из европейской части страны промышленных предприятий. В Красноярский край Государственный Совет по эвакуации первоначально направил 18 предприятий, которые прибыли с августа 1941 г. по февраль 1942 г. Всего же за годы войны на территорию Красноярской железной дороги было эвакуировано 42 предприятия [8, с. 9].

Вместе с промышленным и сельскохозяйственным оборудованием из прифронтовой зоны вывозилось транспортное хозяйство магистралей, заводов и предприятий народного комиссариата путей сообщения.

Также были вывезены в Красноярск Панютинский вагоно-ремонтный завод, завод «Красный профинтерн» и Управление дорог Северо-Западного направления. [5, Л. 29].

18 декабря 1941 г. Совет Народных Комиссаров СССР принял решение о расширении эвакуированного в г. Боготол Панютинского вагоно-ремонтного завода НКПС со сроком окончания всех строительных и монтажных работ в первом квартале 1942 г. [9, Л. 288]. За этот период предстояло построить и расширить здания по промышленному и жилищному строительству до 60 тыс. куб. м, куда входило строительство нового литейного и деревообрабатывающего цехов, расширение вагоноборочного, механического, заготовительного, колесного и ряда других цехов. Планировалось также строительство общежития для рабочих на 600 человек и 48-квартирного дома.

Для выполнения этих работ потребовался большой объем строительных материалов. Потребность в кирпиче составила 2 млн. 620 тыс. шт., 5 млн. 202

тыс. кубометра круглого леса, 3 млн. 703 тыс. кубометров пиленого леса, 435 т цемента и др.

Для форсирования работ и их завершения к установленному сроку было привлечено дополнительно 524 специалиста-строителя: каменщиков, плотников, столяров, штукатуров, чернорабочих. К строительным работам были привлечены местные организации и «Дорстрой» Красноярской железной дороги [10, Л. 51].

Для строительства бараков на ст. Енисей 90 % рабочих было привлечено из других дистанций [11, Л. 110].

В целом, для выполнения объема строительномонтажных работ во второй половине 1941 г. было привлечено 1134 человека. Однако этого количества рабочих не хватало для выполнения намеченных программ. В 3-м квартале обеспеченность рабочими по «Дорстрою» составляла 71 %, по Жилищному отделу - 56 %. Выход из положения был найден за счет перевыполнения норм выработки и ценностной отдачи работников. Ряд работников и бригад доводили норму выработки до 190 – 230 %. [11, Л. 110, 110 об]. В то же время была развернута работа по подготовке 400 рабочих различных строительных специальностей из числа женщин и подростков [11, Л. 110 об].

Важно отметить, что, несмотря на нехватку рабочих рук, дефицит финансовых средств, большой объем промышленного строительства, Красноярская железная дорога продолжала вести строительство объектов культурно-бытового и социального назначения. Так, в сентябре было завершено строительство бани на ст. Красноярск с пропускной способностью 100 человек в час. Продолжалось строительство клуба на 600 мест на ст. Боготол. Завершалось строительство ряда школ и жилых домов [12, Л. 108].

Причем процент выполнения плана капитальных вложений в 1941 г. был значительно выше, чем в мирное время 1940 г. Если в 1940 г. процент выполнения плана жилищного строительства составлял 67 %, то в 1941 г. – 87 %, коммунального строительства 62 % и 90%, культурного строительства 63 % и 83 % соответственно [11, Л. 104об]. Наряду с переходящим строительством в 1941 г. велось новое жилищное строительство десяти 8-ми квартирных жилых домов, четырех 2-х квартирных жилых домов, девяти общежитий. Кроме того, согласно приказу наркома путей сообщения № 48/а от 7 октября 1941 г. по новому строительству было предусмотрено строительство временного жилья для эвакуированных шести 8-ми квартирных жилых домов в г. Красноярске и шести общежитий на ст. Енисей. К концу года было введено в эксплуатацию три общежития с жилой площадью 1394 кв.м.

Всего по жилищному строительству к концу года строительными организациями Красноярской железной дороги было введено 5669 кв. метров [11, Л. 107 об].

В плане основной деятельности управления Красноярской железной дороги в условиях начавшейся войны было предусмотрено финансирование на культурно-бытовое обслуживание работников. В том числе на завершение строительства и содержание детских садов, яслей, пионерлагерей, на содержание клубов и Дворцов культуры. На эти цели были выделены специальные фонды в сумме 357 тыс. руб. [5, ЛЛ. 17, 17 об].

Как важное мероприятие, имеющее большое оборонное значение, восприняли работники Красноярской железной дороги Всесоюзную акцию по сбору теплой одежды для воинов Красной Армии. Результат был такой по состоянию на 22 декабря. Рабочие и служащие дороги собрали для солдат и отправили на фронт 29273 вещи: 387 полушубков, 1074 валенок, 1433 фуфайки, 1366 стеганых брюк, 1366 вязаных кальсон, 1741 вязаную рубашку, 3988 шапок, 3935 варежек и перчаток, 1454 пары портянок, 2586 овчин, 87 шинелей, 385 шарфов, 584 свитера, 959 пар носков, 110 одеял, 126 шлемов, 1005 килограмм шерсти. (6, Л. 70).

Наряду с основной деятельностью железнодорожники Красноярской железной дороги оказывали всестороннюю помощь совхозам и колхозам края в уборке урожая. В выходные дни организовывался массовый выезд работников на село. Ряд предприятий дороги выделял группы работников на длительный срок, а остающиеся на производстве выполняли работу за себя и за уехавших в колхозы. Всего за время сенокоса и уборки урожая железнодорожники отработали в колхозах 59470 дней. [6, ЛЛ. 35, 36].

Следует отметить, что в силу ряда причин Красноярской железной дороге не удалось решить ряд проблем.

Вследствие необеспеченности порожняком был не выполнен план перевозки каменного угля в ноябре и декабре. Всего в ноябре было недогружено 1705 вагонов и в декабре 3746 вагонов.

Недовыполнение плана погрузки хлебных грузов за год составило 16013 вагонов. Причем недогрузы по вине отправителя составили 79,1 %. Причина заключалась в том, что месячные планы погрузки хлебных грузов, утвержденные Москвой для Красноярской краевой конторы «Востокзаготзерно», были ориентированы на наличие зерна в глубинных заготовительных пунктах. На самом деле, в результате плохой организации работы по вывозу зерна из глубинных пунктов за первые три квартала, погрузка зерна при наличии вагонов была сорвана [5, Л. 59].

Недовыполнение плана погрузки руды объясняется тем, что Мазульский марганцевый рудник в первом квартале выпустил большую партию некачественной руды, которая была забракована. Во второй половине года в связи с экономической обстановкой, вызванной войной, план добычи марганцевой руды по сравнению с первым полугодием был увеличен на 41,5 %. По вине рудника план погрузки руды был не довыполнен на 18,6 %, что составляет 3393 вагона за год, или 9,3 вагона в среднем за сутки.

В целом, за год из 31083 вагонов лесными грузами было недогружено отправителями 60,7 %, а железной дорогой - 39,3 %. Недовыполнение плана погрузки лесных грузов объясняется тем, что не была выполнена программа заготовок леса Красноярским ГУЛАГом. План вывозки леса трестом «Краслес» был выполнен только на 91,6 %, а трестом «Хакасслес» на 75,6 %. С другой стороны, железная дорога не смогла полностью обеспечить лесозаготовительные предприятия платформами. Для погрузки леса требовалось 76042 платформы. Фактически же поступило 53221 платформа с Восточно-Сибирской и Томской железных дорог. 19980 из них были возвращены обратно. Таким образом, на Красноярской дороге осталось под собственную погрузку 25241 платформа, покрывающая 46 % плана без учета потребности платформ под погрузку прочих платформенных грузов. Часть недогружа вагонов была допущена по вине «Узбекзаготстроя», «Казахского главлеса» и «Туркменснаббыт» [5, ЛЛ. 59, 59 об]. В то же время, из-за отсутствия достаточного количества вагонов только в Краслаге, на 1 января 1942г. остался 1 млн. кубометров дров.

При сокращении оборота вагона в целом Красноярская железная дорога не выполнила отдельные элементы оборота вагона. В частности, простой под грузовыми операциями оказался завершенным на 4,3 часа, а простой на промежуточных станциях - на 6,1 часа. [7, Л. 60].

На увеличение простоя вагонов под грузовыми операциями повлияло большое поступление на дорогу эвакогруза, особенно по Красноярскому узлу по станциям Злобино и Базаиха, где фронт разгрузочных работ не удовлетворял из-за пачкообразного поступления груза на дорогу и несвоевременной разгрузки из-за недостатка рабочей силы.

Вследствие этого Красноярский узел с конца июня, в августе и сентябре был забит вагонами с эвакогрузами, в отдельные дни остаток под выгрузкой доходил до 800 вагонов. В целях быстрого освобождения вагонов руководством дороги принимались меры по освобождению вагонов, были организованы массовые выходы рабо-

чих и служащих Красноярского узла на разгрузку эвакогруза. [7, Л. 60 об].

Таким образом, в начальный период войны была проведена большая работа по переводу Красноярской железной дороги на военный лад.

Обеспечивая доставку стратегических резервов к фронту, эвакуацию материальных ценностей и людей из временно оккупированных гитлеровскими войсками областей и республик страны Красноярская железная дорога стала важным элементом связующего звена между фронтом и тылом.

Литература

1. Железнодорожники в Великой Отечественной войне / под ред. Н.С. Конарева. М.: Транспорт, 1985. 205 с.
2. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР (1941-1945). М.: Наука, 1988. 367 с.
3. Красноярск - Берлин. 1941-1945. Историко-публицистическое краеведческое издание, посвящ. 65-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. Красноярск: Поликор, 2010. 448 с.
4. Красноярская железная дорога в годы Великой Отечественной войны: тематическая подборка / сост. Н.П. Довыденко, К.В. Карпухин. Красноярск: КрЦНТИБ, 2020. 110 с.
5. Объяснительная записка к производственному отчету по эксплуатации за 1941 год Красноярской железной дорогой // Гос. архив Красноярского края (ГАКК). Ф. Р-2381. Оп. 8. Д. 500.
6. Докладная записка о проделанной партийно-массовой работе на Красноярской дороге за сентябрь месяц 1941 г. // ГАКК. Ф. П-26. Оп. 3. Д. 176.
7. Отчет о показателях использования вагонов за июль, август, сентябрь, октябрь 1941 г. // ГАКК. Ф. П-26. Оп. 8. Д. 779.
8. Красноярская железная дорога в годы Великой Отечественной Войны: тематическая подборка / сост. Н.П. Довыденко, К.В. Карпухин. Красноярск: КрЦНТИБ, 2020. 112 с.
9. Информационная справка «Итоги социалистического соревнования на дороге по основным службам» // ГАКК. Ф. П-26. Оп. 3. Д. 476.
10. Боготольский ПВРЗ. Секретарю Крайкома ВКП (б) тов. Голубеву. Председателю Крайисполкома депутатов трудящихся тов. Буеверову // ГАКК. Ф. П-26. Оп. 3. Д. 476.
11. Объяснительная записка к отчету по капиталовложениям и производству капитальных работ по Красноярской жел. дороге за 1941 г. // ГАКК. Ф. П-26. Оп. 3. Д. 178.