

УДК 331.108:656.2(571.51)"1941/1945"

DOI: 10.18324/2224-1833-2024-1-141-147

## Кадровое обеспечение работы железной дороги в период Великой Отечественной войны (на примере Красноярской железной дороги)

Е.В. Бесчастных

Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова, ул. Ленина, 92, Абакан, Республика Хакасия  
elena15-60@mail.ru

Статья поступила 08.03.2024, принята 13.03.2024

*В рамках данной статьи представлены результаты анализа проблемы кадрового обеспечения работы Красноярской железной дороги в 1941–1945 гг. Основными источниками для исследования стали отчеты, документы и материалы из фондов Государственного архива Красноярского края, личные дела железнодорожников, хранящиеся в фондах подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан, а также публикации газеты «Советская Хакасия». Изучение проблемы кадров показало, что основными путями ее решения в условиях военного времени стали следующие способы: привлечение на железную дорогу женщин, проведение трудовой мобилизации, обучение молодежи в железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения, подготовка работников и повышение их квалификации силами всех служб дороги. В завершение сформулирован вывод о том, что железнодорожники-красноярцы обеспечивали выполнение стратегически важных задач в условиях дефицита рабочих кадров всех железнодорожных профессий, который восполнялся их трудовым подвигом.*

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война; Красноярская железная дорога; кадровое обеспечение; привлечение женщин; трудовая мобилизация; железнодорожные училища; школы фабрично-заводского обучения; повышение квалификации.

## Staffing of the railway during the Great Patriotic War (on the example of the Krasnoyarsk railway)

E.V. Beschastnykh

Khakass State University named after N.F. Katanov; 92, Lenin Ave., Abakan, Republic of Khakassia  
elena15-60@mail.ru

Received 08.03.2024, accepted 13.03.2024

*Within the framework of this article, the results of the analysis of the problem of staffing the work of the Krasnoyarsk railway in 1941-1945 are presented. The main sources for writing the article are reports, documents and materials from the funds of the State Archives of the Krasnoyarsk territory, personal files of railway workers stored in the funds of the Historical Heritage Preservation Unit of the Krasnoyarsk railway at Abakan station, as well as publications of the newspaper «Sovetskaya Khakassia». The study of the problem of personnel show that the main ways to solve it in wartime conditions were the following methods: attracting women to the railway, conducting labor mobilization, training young people in railway schools and schools of factory training, training workers and improving their skills by all road services. The conclusion is formulated that the Krasnoyarsk railway workers ensured the fulfillment of strategically important tasks in the face of a shortage of workers of all railway professions, which was compensated by their labor feat.*

**Keywords:** Great Patriotic War; Krasnoyarsk railway; staffing; attracting women; labor mobilization; railway schools; schools of factory training; advanced training.

В годы Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт обеспечивал решение многих стратегически важных задач и стал одним из важнейших факторов обеспечения победы Советского Союза над фашистской Германией. На протяжении всего периода военных действий же-

леледороджники обеспечивали переброску на фронт воинских соединений и боевой техники, доставляли продовольствие, боеприпасы и горючее, осуществляя при этом одновременную эвакуацию из прифронтовых территорий населения и промышленных предприятий. Исход развернув-

шихся сражений с немецкими войсками во многом зависел от эффективности работы железных дорог, быстроты и слаженности действий железнодорожников, правильной организации потоков поездов, максимального использования пропускной и провозной способности всех линий и участков железных дорог.

Железнодорожный транспорт является технически сложной частью транспортной системы страны, а потому для его успешного функционирования требуется большое количество работников различных профессий, обладающих специальными навыками и знаниями, а также опытом и практическими умениями. С началом войны многие железнодорожники добровольцами ушли на фронт. В 1942 г. призыв работников железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов, прекратился. Началась их демобилизация, но мало кто из ранее призванных вернулся домой. В ряды народного ополчения в первые месяцы войны вступили 78 % работников паровозного депо ст. Абакан. К 1943 г. общее число машинистов паровозов в стране понизилось с 52 до 33 тыс. чел. [1]. Часть квалифицированных работников в составе спецформирований были командированы на запад. На железных дорогах, как и на других предприятиях страны, возросла численность женщин и молодежи, включая подростков, большая часть из которых не обладала необходимыми знаниями и навыками. Для стальных магистралей страны в течение всех военных лет остро стояла проблема кадрового обеспечения, повышения уровня технической грамотности работников.

Кадровый аспект работы железных дорог в период Великой Отечественной войны довольно редко находился в центре внимания исследователей. Лишь небольшое число авторов обобщающих работ по истории железных дорог СССР [2; 3] или диссертаций о работе транспорта в 1941–1945 гг. [4–6] характеризовали вопросы кадрового обеспечения в рамках отдельных глав или параграфов. Работа сибирских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны в последнее время также стала предметом научных исследований. К.В. Карпухин, директор подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги, к 70-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне в статье «Так побеждали врага» [7] раскрыл вклад Красноярской железной дороги и ее работников в победу. Развернутый анализ перевозки грузов в военный период представлен в одной из глав очерков по истории военных сообщений Приенисейской Сибири В.В. Овчарова [8]. В статье Е.Н. Гарина, В.П. Леопы, А.В. Леопы [9] подробно проанализирована работа железнодорожников-красноярцев по перевозке военных грузов и воинских частей, приему эвакуационных грузов с

оборудованием. Авторы статьи раскрыли работу по восполнению дороги кадрами специалистов, в том числе за счет привлечения женщин и подростков в июне–декабре 1941 г., показали роль железной дороги в оказании помощи труженикам села в уборке урожая. Однако отдельной публикации о кадровом обеспечении работы Красноярской железной дороги за весь период Великой Отечественной войны автору данной статьи выявить не удалось.

Целью данной статьи является изучение проблемы кадрового обеспечения работы Красноярской железной дороги в период Великой Отечественной войны, поскольку успех выполнения железнодорожниками-красноярцами военно-стратегических и народнохозяйственных задач напрямую зависел и от наличия на дороге трудовых ресурсов, а также от уровня их профессиональной подготовки.

Основными источниками для написания статьи стали отчеты, документы и материалы из фондов Государственного архива Красноярского края, личные дела железнодорожников, хранящиеся в фондах подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан, а также публикации газеты «Советская Хакассия»<sup>1</sup>. Документы фонда П-26 Госархива Красноярского края содержат информацию райкомов, горкомов ВКП(б) края о работе железнодорожного транспорта в условиях военного времени, в том числе количественные данные о планах и результатах мобилизации трудовых резервов для работы на железной дороге. Фонд Р-2381 содержит приказы, распоряжения и указания начальника Красноярской железной дороги по основной деятельности, позволяющие изучить вопрос подготовки кадров силами самой магистрали. Привлечение личных дел железнодорожников и публикаций газеты «Советская Хакассия» дополняет исследование примерами конкретных биографий, иллюстрирующими кадровую работу железной дороги.

Нападение фашистской Германии на Советский Союз было воспринято его гражданами как внезапное и вероломное, одновременно оно вызвало тревогу за судьбу Родины и желание защитить страну от нападения врага. С первых дней войны сибиряки стали записываться добровольцами в Красную Армию в военкоматах и мобилизационных пунктах городов и районных центров. Железнодорожники разных профессий (кочегары,

<sup>1</sup> В конце марта 1954 года центральная газета Хакасской автономной области вышла впервые с названием «Советская Хакассия», сменив старое название «Советская Хакассия». URL: <https://gazeta19.ru/index.php/obshchestvo/item/58455-bibliotekari-ob-yasnili-pochemu-nuzhno-pisat-khakasiya-a-ne-khakassiya> (дата обращения: 06.01.2024).

стрелочники, весовщики, проводники и др.) также уходили на фронт. В личных делах работников Красноярской железной дороги содержится такая запись: «считать уволенным в связи с призывом в РККА» [10, л. 8].

С первых дней войны своих мужей-железнодорожников на рабочих местах стали активно заменять женщины-домохозяйки, которые в своих заявлениях о приеме на работу писали так: «В настоящее время муж мобилизован в РККА» или «Из близких родственников в РККА служит муж» [11, л. 3]. К началу августа 1941 г. на ст. Абакан на путевые работы были привлечены 80 женщин-домохозяек, которые выходили на 3–4 рабочих дня в неделю. По инициативе парторганизации «в депо, у вагонников и на станции» были организованы курсы по обучению женщин различным железнодорожным профессиям. На этих курсах «обучалось 70 жен железнодорожников» [12, л. 35].

11 октября 1941 г. вышел приказ НКПС № 543/Ц за подписью наркома Л.М. Кагановича «О повышении квалификации и подготовке работников массовых профессий железнодорожного транспорта из женщин». В приказе отмечалось, что «необходимо вести подготовку женщин на должности, не требующие стажа работы на транспорте, без отрыва от производства, причем, по сокращенной программе в течение не более трех месяцев» [13, с. 22]. Эта задача была названа политической и имела целью замену мужчин-железнодорожников, которые ушли в ряды Красной Армии и на флот.

13 ноября 1941 г. начальником Красноярской железной дороги Л.В. Соболевым был подписан приказ № 368 «О повышении квалификации и подготовке работников массовых профессий из женщин» [14, л. 303], который был направлен на исполнение приказа НКПС № 543/Ц и предусматривал организацию обучения 4 659 женщин различным железнодорожным профессиям.

В течение всех военных лет подготовка рабочих различных железнодорожных профессий осуществлялась в железнодорожных училищах и в школах фабрично-заводского обучения (ФЗО) Красноярского края, которые были созданы на основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1940 г. «О государственных трудовых резервах СССР» и приказа № 1 Главного управления трудовых резервов, утвержденного постановлением СНК СССР от 4 октября 1940 г.

В 1941 г. на территории Красноярского края функционировало 7 ремесленных и 3 железнодорожных училища с контингентом учащихся 1 580 чел., 10 школ фабрично-заводского обучения с контингентом учащихся 1 316 чел. Из 10 школ ФЗО 3 были расположены на территории Хакас-

ской автономной области: ФЗО № 2 в Черногорске, ФЗО № 3 на базе Усть-Абаканского лесозавода и ФЗО № 6 при Коммунарском руднике, которые готовили рабочих для угольной, лесной и золотодобывающей отраслей соответственно. Подготовка железнодорожников осуществлялась в железнодорожном училище № 1 Красноярска, в железнодорожном училище № 3 и в школе ФЗО № 7 Боготола, в школе ФЗО № 1 на ст. Енисей.

Комплектовались железнодорожные училища и школы ФЗО молодежью с 6- или 7-летним образованием в возрасте 14–15 лет. Для обучения профессиям литейщиков, кузнецов, помощников машинистов принимались только юноши 15–16 лет, которые направлялись в Красноярск, Боготол или в Енисейскую школу ФЗО по путевкам. Такие путевки молодежь Красноярского края получала как «добровольно» [15, л. 4], так и «по направлениям председателей колхозов или городских Советов трудящихся» [16, л. 7], что указывалось в личных листках, которые затем хранились в личных делах железнодорожников. Для проезда от места проживания выдавался литер с конкретным номером на поезд до места обучения. Обучаемые в обязательном порядке проходили медицинский осмотр, который должен был удостоверить их пригодность к работе на железнодорожном транспорте.

В соответствии с постановлением от 4 октября 1940 г. учащиеся школ ФЗО обеспечивались «одеждой, обувью и бельем за счет колхозов» [17, л. 11]. Если этого не случалось, то данная информация также указывалась в личных листках. На этом основании, в соответствии с приказом наркомата путей сообщения руководители предприятий, находящихся в ведении НКПС и имеющих школы ФЗО, были обязаны обеспечить таких учащихся теплой и летней одеждой.

Железнодорожное училище № 1 Красноярска находилось в ведении паровозоремонтного завода (ПВРЗ). Оно готовило для ПВРЗ слесарей по ремонту паровозов и вагонов, токарей-универсалов, столяров, котельщиков, кузнецов свободнойковки. Железнодорожное училище № 3 и школа ФЗО № 7 Боготола до 1941 г. осуществляли обучение слесарей, поездных вагонных мастеров, бригадиров пути, дежурных по станции, монтеров связи готовили в течение двух лет. В годы Великой Отечественной войны обучение велось по ускоренной программе. Вместе с юношами стали учиться и девушки. Общее количество учащихся в Боготоле в военный период достигало 600 чел. [18, с. 3]. От воспитанников требовались добросовестная учеба, жесткая дисциплина и порядок, что отражалось в характеристиках.

По окончании обучения в железнодорожном училище или в школе ФЗО все выпускники сдавали испытания и направлялись работать на Красно-

ярскую железную дорогу. В некоторых случаях будущие железнодорожники сами высказывали личные пожелания о направлении их для работы на конкретные станции. Так, например, Т.В. Анисимов в своем заявлении указал: «...прошу разобрать мое заявление и направить меня на станцию Ужур» [15, л. 4]. Большинство же выпускников железнодорожных училищ и школ ФЗО распределялись на конкретные должности и железнодорожные станции. В личных делах железнодорожников находятся выписки из приказов такого содержания: «Прибывшая из школы ФЗО № 7 Буда Екатерина Павловна назначается старшим кондуктором Абаканского кондукторского резерва» [16, л. 4].

В годы Великой Отечественной войны Красноярский край стал местом расположения шести эвакуированных учебных заведений, из которых три занимались подготовкой железнодорожников: железнодорожное училище № 1 из Калуги, железнодорожное училище № 3 из Великих Лук Калининской области, школа ФЗО № 14 со ст. Лаптево Тульской области.

Приказом начальника Красноярской железной дороги Л. Соболева от 12 августа 1941 г. № 272 в школе ФЗО, находившейся возле ст. Злобино, началось обучение паровозных кочегаров, путевых обходчиков, составителей поездов, стрелочников и кондукторов [14, л. 129]. Ответственность за их подготовку возлагалась не только на директора школы ФЗО, но также на руководителей техслужб ст. Злобино, куда они направлялись для прохождения производственного обучения. В 1941 г. к депо ст. Красноярск, как свидетельствуют архивные документы, прикреплялись «140 кочегаров, ко второму отделению дороги (ДН-2) — 35 составителей поездов, 70 стрелочников и 100 кондукторов, к дистанции пути № 5 (ПЧ-5) — 105 путевых обходчиков» [14, л. 129]. На период прохождения производственного обучения руководителям служб предписывалось «обеспечить учащимся необходимым количеством материала и инструментом по месту работ» [14, л. 129]. Для школы ФЗО из числа квалифицированных железнодорожников для работы в качестве мастеров выделялись «4 кочегара, 3 путевых обходчика, 2 стрелочника, 3 кондуктора и 1 составитель поездов» [14, л. 129]. Учащиеся также обеспечивались необходимым количеством экземпляров правил технической эксплуатации, инструкций по сигнализации и по движению поездов.

С первых месяцев войны среди работников Красноярской железной дороги распространялась практика освоения вторых профессий без отрыва от производства. Например, девушки, проводницы пассажирских поездов, уже в августе 1941 г. на ст. Абакан изучали практический опыт других железнодорожных профессий. А.К. Лукьянова,

заместитель бригадира, овладела квалификацией главного кондуктора. Старший проводник Доленко, образцово выполнявшая свои прямые обязанности, оказывала также «большую помощь в ремонте вагонов и сигналов» [20, с. 3].

13 февраля 1942 г. указом правительства Союза ССР была объявлена мобилизация трудоспособного неработающего населения и членов семей железнодорожников. На основании данного указа постановлением ГКО № 1874 от 5 июня 1942 г. предписывалось направить на Красноярскую железную дорогу «1 960 человек для подготовки кадров ведущих профессий паровозного хозяйства и выполнения работ по экипировке паровозов» [21, л. 37]. Обеспечение мобилизации трудовых резервов для работы на железной дороге по территориям было определено следующим образом: «Красноярский край — 1 500 человек, Хакасская автономная область — 200 человек, Новосибирская область — 260 человек» [21, л. 37].

16 июня 1942 г. начальник Красноярской железной дороги Л. Соболев подготовил письмо секретарю крайкома ВКП(б) по транспорту Лавриненко и заместителю председателя крайисполкома Петрову, в котором, ссылаясь на постановление ГКО № 1874 от 5 июня 1942 г., представил общие потребности железной дороги в рабочей силе, ее распределение по службам, а также возможный вариант мобилизации трудовых ресурсов по городам и районам Красноярского края. По мнению начальника Красноярской железной дороги Л. Соболева, для обеспечения бесперебойной работы дороги в условиях военного времени требовалось мобилизовать 1 990 чел. для работы в разных службах дороги. Наибольшую потребность в трудовых ресурсах испытывали служба пути — 600 чел., или 30,2 % от общего количества мобилизованных, а также служба дорожного строительства — 590 чел., или 29,6 % [21, л. 67].

Потребности Красноярской железной дороги в наибольшей степени, как считал начальник дороги Л. Соболев, целесообразно обеспечить путем мобилизации жителей Красноярска — 620 чел., или 31,2 % от общего количества мобилизованных [21, л. 67]. В целом же мобилизация рабочей силы городов Красноярского края должна была покрыть потребности паровозной и вагонной службы. Районы же должны были направить трудовые резервы для службы движения и иных служб дороги. В этом была определенная логика: именно работникам паровозной и вагонной службы в первую очередь были необходимы технические знания, а уровень образования жителей городов был выше, чем у сельчан.

Также Л. Соболев в своем письме детально обосновал потребности Красноярской железной дороги, указав на объекты и виды работ, которые

было необходимо выполнять мобилизованным для обеспечения бесперебойной работы железной дороги. Так, например, рабочие паровозной службы были востребованы при работе на угольных складах и на подсобных работах в цехах. Вагонная служба нуждалась в работниках для усиления работ по строительству вагонов. Служба дорожного строительства осуществляла работы в Красноярске, а потому рабочая сила была также крайне необходима. Служба дорожного строительства в 1942 г. осуществляла реконструкцию Красноярского железнодорожного узла. В Боготоле необходимо было восстановить на новом месте эвакуированный из Украины в ноябре 1941 г. Панютинский вагоноремонтный завод. В Иланске производилась реконструкция вагоноремонтного депо в мастерские по строительству вагонов. В Ачинске осуществлялось строительство литейного цеха завода НКПС № 6. Отдельно Л. Соболев указал на то, что при соблюдении мест мобилизации все «рабочие будут работать по месту жительства» [21, л. 67].

23 июня 1942 г. решением исполкома и бюро Красноярского крайкома ВКП(б) председателям райисполкомов и горсоветов было предложено мобилизовать для работы на Красноярской железной дороге 1 720 чел. из районов, примыкающих к железной дороге. В самом же Красноярске трудовая мобилизация не предусматривалась по причине «отсутствия ресурсов» [21, л. 37].

27 июня 1942 г. был издан приказ наркома путей сообщения № 558/Ц о подготовке кадров ведущих профессий паровозного хозяйства. Этим приказом перед руководством Красноярской железной дороги была поставлена задача «подготовки и создания необходимого резерва кадров ведущих профессий паровозного хозяйства не только для своей дороги, но и для дорог, освобождаемых от немецко-фашистских захватчиков» [21, л. 71].

Начальнику Красноярской железной дороги Л. Соболеву было приказано организовать одну дорожную стационарно-техническую школу паровозных машинистов и их помощников и при каждом из основных паровозных депо школы слесарей по ремонту паровозов, токарей, котельщиков, электро- и газосварщиков, паровозных кочегаров и других специальностей с общим контингентом обучающихся 2 335 чел.

Как считал начальник дороги Л. Соболев, постановление ГКО № 1874 от 5 июня 1942 г. о мобилизации 1 960 чел. предполагает их обучение и последующую работу в паровозном хозяйстве по местам расположения основных паровозных депо, а решение исполкома и бюро Красноярского крайкома ВКП(б) от 23 июня 1942 г. предусматривает мобилизацию 1 720 чел. в пунктах, территориально не совпадающих с местами расположе-

ния паровозных депо, следовательно, «мобилизованные в этих районах люди не могут быть использованы для решения задач, поставленных перед дорогой решением ГКО» [21, л. 71].

Л. Соболев настаивал на проведении мобилизации трудоспособного населения в полном объеме, в соответствии с постановлением ГКО № 1874 от 5 июня 1942 г. и только по пунктам нахождения основных служб Красноярской железной дороги, подтверждая количественными данными потребности дороги в работниках конкретных железнодорожных профессий. Дорога испытывала наибольшую потребность в специалистах следующих профессий: помощник машиниста и кочегар, поскольку именно данные рабочие в первую очередь обеспечивали продвижение железнодорожных составов с грузами различного назначения.

В 1942 г. трудовая мобилизация для нужд железной дороги проходила в сложных условиях и крайне медленными темпами. Начальником отдела приема и увольнения работников Стариковым была составлена справка о рабочей силе, поступившей на Красноярскую железную дорогу к 18 августа 1942 г. Несмотря на снижение на 100 чел. показателя численности мобилизованной рабочей силы для нужд Красноярской железной дороги относительно показателя, принятого 23 июня 1942 г. Решением исполкома и бюро Красноярского крайкома ВКП(б) фактически было мобилизовано всего 578 чел., что составляет 34,4 % от планируемого показателя [21, л. 38]. План трудовой мобилизации был выполнен лишь Ужурским и Канским райисполкомами, а также Ачинским горсоветом. Хуже всего ситуация обстояла в Назаровском районе, где для нужд службы пути Красноярской железной дороги не был мобилизован ни один человек.

По состоянию на 20 августа 1942 г., как указывает в своем письме начальник отдела приема и увольнения работников Красноярской железной дороги Стариков, за счет Красноярского края было мобилизовано уже 628 чел., из которых «387 человек было мобилизовано для паровозных депо и отделений паровозного хозяйства для подготовки кадров и для работы по экипировке паровозов, 196 человек — для службы пути за счет контингента паровозного хозяйства, 45 человек — для Дорстроя за счет контингента паровозного хозяйства» [21, л. 37].

Начиная с 1942 г., а затем ежегодно все последующие военные годы начальник Красноярской железной дороги Л. Соболев утверждал план подготовки и повышения квалификации кадров массовых профессий, который предусматривал «следующие формы обучения:

а) подготовка кадров без отрыва от производства: на курсах в индивидуальном порядке и бригадном ученичестве;

б) подготовка кадров на курсах с отрывом от работы на производстве;

в) стахановские школы» [22, л. 379].

Особое внимание уделялось производственному обучению в сжатые сроки и с высоким качеством подготовки, поскольку условия военного времени требовали, чтобы «обучаемые кадры по окончании учебы сразу могли самостоятельно работать и давать высокую производительность труда» [22, л. 379].

Однако, несмотря на все принятые меры по решению проблемы кадрового обеспечения со стороны органов власти различного уровня и руководства Красноярской железной дороги, полного удовлетворения потребности в работниках различных железнодорожных профессий не было на протяжении всех военных лет. Изучение годовых отчетов по основной деятельности управления дороги за период 1941–1945 гг. позволило выявить недостаток требуемых трудовых ресурсов, что представлено в таблице.

**Таблица.** Обеспеченность рабочими кадрами Красноярской железной дороги за период 1941–1945 гг.

Период	Численность рабочей силы железной дороги		Кадровая обеспеченность железной дороги, %
	установленная НКПС, чел.	фактическая, чел.	
1941 г.	20 413	19 983	93,6
1942 г.	20 000	19 128	95,6
1943 г.	20 900	19 808	94,8
1944 г.	19 600	18 405	93,9
1945 г.	19 400	18 318	94,4

Источник: [23, л. 61; 24, л. 62; 25, л. 75; 26, л. 52; 27, л. 76]

Данные таблицы свидетельствуют о том, что на протяжении всего периода Великой Отечественной войны Красноярская железная дорога обеспечивала выполнение стоящих перед ней задач в условиях дефицита кадров различных железнодорожных профессий. Наименьшая обеспеченность дороги трудовыми ресурсами была в 1941 г. — 93,6 % от показателя, установленного НКПС.

### Литература

1. Вульф А.Б. Железные дороги СССР в годы войны: некоторые акценты. URL: <https://opzt.ru/news/zheleznye-dorogi-sssr-v-gody-vojny-nekotorye-akcenty/> (дата обращения: 06.01.2024).
2. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. / под ред. Н.С. Конарева. М.: Транспорт, 1987. 591 с.

Сложность в обеспечении кадрами в этот период объяснялась оттоком работников, ушедших на фронт добровольцами, и усилением нагрузки на систему набора и подготовки кадров для железной дороги в начальный период войны. Наибольшая обеспеченность дороги трудовыми ресурсами была в 1942 г. — 95,6 % от показателя, установленного НКПС. Объясняется данная ситуация проведением трудовой мобилизации для нужд железной дороги по решениям правительства Союза ССР и ГКО СССР.

В 1943–1944 гг. ситуация осложнилась в связи с оттоком кадров на территории, освобожденные от немецкой оккупации, и необходимостью обеспечения трудовыми ресурсами железных дорог европейской части страны. В личных делах железнодорожников имеются такие записи: «Старшего весовщика ст. Абакан тов. Аверсон Э.Э. согласно телеграмме НГЛ № 2984 от 14/9.44 г. откомандировать с 19 сентября с/г в отдел кадров для отправки на Эстонскую железную дорогу» [23, л. 22].

Изучение проблемы кадрового обеспечения работы Красноярской железной дороги в период Великой Отечественной войны позволяет сделать вывод о том, что железнодорожники-красноярцы обеспечивали выполнение военно-стратегических и народнохозяйственных задач в условиях недостатка рабочих кадров всех железнодорожных профессий. Основными путями решения проблемы трудовых ресурсов в условиях военного времени стали следующие способы: привлечение на железную дорогу женщин, проведение трудовой мобилизации, обучение молодежи в железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения, подготовка работников и повышение их квалификации силами всех служб дороги. Решение правительства Союза ССР и ГКО СССР о проведении в 1942 г. трудовой мобилизации позволило на 95,6 % удовлетворить потребность Красноярской железной дороги в работниках. Недостаток кадров восполнялся трудовым подвигом и огромным желанием сибиряков приблизить день великой победы.

3. Лаптев Н.М. Магистраль Победы: железнодорожный транспорт Сибири в годы Великой Отечественной войны (1941-1945). Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1992. 224 с.
4. Башкирев Д.Ю. Повседневная жизнь и деятельность советских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: по материалам железных дорог Центра и Юга России: дис. ... на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. Курск, 2004. 275 с.
5. Колесникова Г.Ю. Железнодорожный транспорт Южного Урала в годы Великой Отечественной вой-

- ны 1941-1945 гг.: дис. ... на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. Оренбург, 2006. 209 с.
6. Тесельская И.П. Железнодорожный транспорт советского Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны: 1941-1945: дис. ... на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. Владивосток, 2012. 214 с.
  7. Карпухин К.В. Так побеждали врага // Железнодорожный транспорт. 2015. № 2. С. 66-69.
  8. Овчаров В.В. Очерки по истории военных сообщений Приенисейской Сибири. Красноярск: ГУББК, 2017. 338 с.
  9. Гарин Е.Н., Леопа В.П., Леопа А.В. Перестройка на военный лад Красноярской железной дороги в начальный период Великой Отечественной войны (июнь - декабрь 1941 г.) // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2021. № 4 (46). С. 88-94.
  10. Личное дело Алферьева А.Д. // Региональное подразделение по сохранению исторического наследия на станции Абакан (РП Абакан). ОФ. 3069. Оп. 2. Д. 128.
  11. Личное дело Азановой Н.Т. // РП Абакан. ОФ. 3072. Оп. 2. Д. 41.
  12. Докладная записка зав. сектором информации Хакасского обкома ВКП(Б) А. Краюшкина от 24 ноября 1941 г. // Гос. архив Красноярского края (ГАКК). Ф. П-26. Оп. 3. Д. 103.
  13. Ешпанов В.С. Суровая правда о женском труде на железнодорожном транспорте в годы Великой Отечественной войны // Вестн. КРСУ. 2020. № 6. С. 2025.
  14. О повышении квалификации и подготовке работников массовых профессий из женщин: приказ начальника Красноярской железной дороги от 13 нояб. 1941 г. № 368 // ГАКК. Ф. Р-2381. Оп. 8. Д. 19.
  15. Личное дело Анисимова Т.В. // РП Абакан. ОФ. 3060. Оп. 2. Д. 1.
  16. Личное дело Бызова В.И. // РП Абакан. ОФ. 3148. Оп. 2. Д. 140.
  17. Докладная записка об организации и работе школ ФЗО в области. 1941 год // Нац. архив Республики Хакасия (НА РХ). Ф. П-2. Оп. 1-2. Д. 825.
  18. Рахалина Г.В. Через годы и расстояния: история профессионального училища № 7 в лицах и фактах. Боготол, 2007. 96 с.
  19. Личное дело Буда Е.П. // РП Абакан. ОФ. 3162. Оп. 2. Д. 95.
  20. Истошкин Н.И. Работают четко, организованно // Советская Хакассия. 1941. 3 авг.
  21. Письмо начальника Красноярской железной дороги Л. Соболева секретарю крайкома ВКП(б) по транспорту Лавриненко и заместителю председателя крайисполкома Петрову от 16 июня 1942 года // Гос. архив Красноярского края (ГАКК). Ф. П-26. Оп. 3. Д. 476.
  22. О подготовке и повышении квалификации кадров массовых профессий на 1942 год: приказ начальника Красноярской железной дороги Л. Соболева от 25 апреля 1942 года № 140 // ГАКК. Ф. Р-2381. Оп. 8. Д. 20.
  23. Годовой отчет по основной деятельности Управления дороги за 1941 год // ГАКК. Ф. Р-2381. Оп. 8. Д. 500.
  24. Годовой отчет по основной деятельности Управления дороги за 1942 год // ГАКК. Ф. Р-2381. Оп. 8. Д. 503.
  25. Годовой отчет по основной деятельности Управления дороги за 1943 год // ГАКК. Ф. Р-2381. Оп. 8. Д. 507.
  26. Годовой отчет по основной деятельности Управления дороги за 1944 год // ГАКК. Ф. Р-2381. Оп. 8. Д. 529.
  27. Годовой отчет по основной деятельности Управления дороги за 1945 год // ГАКК. Ф. Р-2381. Оп. 8. Д. 539.
  28. Личное дело Аверсон Э.Э. // РП Абакан. ОФ. 3122. Оп. 2. Д. 15.