

ИСТОРИЯ

УДК 94(571.51/.52):338.268:656.21943/1945

DOI: 10.18324/2224-1833-2025-3-81-88

Выполнение государственного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов Красноярской железной дорогой в 1943–1945 гг.

Е.В. Бесчастных^{1а}, В.С. Ешпанов^{2б}

¹ Хакасский политехнический колледж, Пушкина, 30, Абакан, Респ. Хакасия, Россия

² Казахский университет технологии и бизнеса имени К. Кулажанова, Кайым Мухамедханова, 37А, Нур-Султан, Казахстан

^а elena15-60@mail.ru, ^б ws-282@mail.ru

^а <https://orcid.org/0000-0003-0130-5597>, ^б <https://orcid.org/0000-0002-2400-639X>

Статья поступила 27.06.2025, принята 10.09.2025

Цель исследования состоит в изучении работы Красноярской железной дороги по выполнению государственного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов в 1943–1945 гг. Авторами осуществлён детальный анализ выполнения плана перевозок, включающий такие показатели, как погрузка, выгрузка, работа дороги в целом, а также выявление динамики и факторов выполнения (невыполнения) плана. Основными источниками для проведения исследования стали отчёты, документы и материалы из фондов ГККУ «Государственный архив Красноярского края», многие из которых не были изучены до настоящего времени. Анализ показал, что в 1943 г. государственный план перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов удалось выполнить на 87,3 %, в 1944 г. выполнение плана составило 89,6 %, а в 1945 г. железнодорожники добились перевыполнения плана на 16,9 %. Основными причинами невыполнения плана в 1943–1944 гг. стали недостаточная поставка поездов с гружёными вагонами с соседних дорог и необеспеченность погрузки порожними вагонами. Работники железной дороги использовали все внутренние резервы, в т. ч. увеличивали оборот вагонов и повышали производительность труда. Технические показатели работы, такие как средняя участковая скорость грузового поезда, техническая скорость, средний вес брутто грузового поезда выполнялись на протяжении всего анализируемого периода. В завершение сделан вывод о том, что на этапе коренного перелома и завершающего периода Великой Отечественной войны Красноярская железная дорога повышала эффективность своей работы, улучшала показатели перевозки важнейших народнохозяйственных грузов и грузов оборонного назначения.

Ключевые слова: Великая Отечественная война; государственный план перевозок; Красноярская железная дорога; подвижной состав; народнохозяйственные грузы и грузы оборонного значения.

Implementation of the state plan for the transportation of operational and national economic cargo by the Krasnoyarsk Railway in 1943–1945

E.V. Beschastnykh^{1а}, V.S. Eshpanov^{2б}

¹ Khakass Polytechnic College; 30, Pushkin Street, Abakan, Russia

² Kazakh University of Technology and Business named after K. Kulazhanov, Kayym Mukhamedkhanov; 37A, Nur-Sultan, Kazakhstan

^а elena15-60@mail.ru, ^б ws-282@mail.ru

^а <https://orcid.org/0000-0003-0130-5597>, ^б <https://orcid.org/0000-0002-2400-639X>

Received 27.06.2025, accepted 10.09.2025

The purpose of the study is to examine the work of the Krasnoyarsk Railway in fulfilling the state plan for the transportation of operational and national economic cargo in 1943–1945. A detailed analysis of the implementation of the plan, including such indicators as loading, unloading, road operation as a whole, is carried out, as well as the dynamics and factors of fulfillment (non-fulfillment) of the plan is identified. The main sources for the study are reports, documents and materials from the funds of the State Archives of Krasnoyarsk Krai, many of which have not been studied to date. The analysis shows that in 1943 the state plan for the transportation of operational and national economic cargo was fulfilled by 87,3 %, in 1944 the plan was fulfilled by 89,6 %, and in 1945 the railway workers achieved an overfulfillment of the plan by 16,9 %. The main reasons for the failure to fulfill the plan in 1943–1944 were the insufficient supply of trains with loaded wagons from neighboring roads and the lack of provision for loading empty wagons. The railway workers used all internal reserves, including increasing the turnover of wagons and increasing labor productivity. Technical performance indicators such as average section speed of freight train, technical speed, average gross weight of freight train were met throughout the analyzed period. The conclusion is made that at the stage of the radical turning point and the final period of the Great

Patriotic War, the Krasnoyarsk Railway increased the efficiency of its work, improved the indicators of transportation of the most important national economic goods and goods for defense purposes.

Keywords: Great Patriotic War; state transportation plan; Krasnoyarsk Railway; rolling stock; national economic cargo and cargo of defense importance.

Введение. 2025 год – год восьмидесятилетнего юбилея победоносного окончания Великой Отечественной войны. Главным источником Победы СССР над фашистской Германией является могущество советского народа, который превзошёл врага духовно-нравственным и организационно-политическим единством, экономическим и военным потенциалом. Одним из важнейших факторов успеха на фронтах войны стала способность экономической системы к быстрой мобилизации, усиленная огромными природными и людскими ресурсами страны. К концу 1942 г. в сложнейших условиях поражений Красной Армии и потери значительной части экономически развитой европейской части территории Советского Союза завершилась перестройка народного хозяйства на военный лад. В 1943–1945 гг. промышленное производство стабильно возрастало, было достигнуто экономическое превосходство над Германией, происходило постепенное восстановление хозяйственного комплекса на освобождённых территориях.

С первого дня войны и до её окончания весомый вклад в достижение победы над врагом внесли работники железнодорожного транспорта, который стал основным связующим звеном тыла с фронтом. Железнодорожники перевозили боеприпасы, горючее, продовольствие и воинские формирования, они обеспечивали эвакуацию людей и материальных ценностей из оккупированных немецкими войсками областей Советского Союза. Благодаря самоотверженной работе железнодорожников в годы войны удалось обеспечить стабильную работу народнохозяйственного комплекса на востоке страны, связать между собой важнейшие экономические районы тыла.

Перестройка работы Красноярской железной дороги в условиях военного времени была произведена в сжатые сроки. Воинский график перевозок 1941 г. литер «А» был введён от станции Мариинск до станции Тайшет уже на второй день мобилизации. Были проведены подготовительные работы к использованию метода «живой блокировки», который позволял увеличивать пропускную способность и обеспечивать быструю переброску техники, боеприпасов и различных грузов. Жёсткая экономия всех видов ресурсов и строгое соблюдение трудовой дисциплины стали основной составляющей в работе всех служб и участков дороги. Главной целью своей трудовой деятельности красноярские железнодорожники считали обеспечение безаварийного передвижения железнодорожных составов, выполнение государственного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов в сроки, установленные Наркоматом путей сообщения и НКО СССР.

Следует отметить, что отдельные направления работы Красноярской железной дороги представлены в работах исследователей. Авторы статей [1, 2], отдельных работ [3] и параграфов коллективных монографий [4, 5, 6] характеризуют вклад железнодорожни-

ков-красноярцев в Великую Победу, рассматривая выполнение плана перевозок в рамках общей тематики своих работ. По нашему мнению, это направление работы стальной магистрали заслуживает отдельного внимания и может содержать детальный анализ выполнения государственного плана, включающий такие показатели, как погрузка, выгрузка, работа дороги в целом, а также выявление динамики и факторов выполнения (невыполнения) плана.

Ранее автором было проведено исследование по выполнению Красноярской железной дорогой государственного плана перевозок на начальном этапе войны (1941–1942 гг.) и его результаты опубликованы на страницах журнала [7]. Настоящая статья дополнит предшествующие выводы и позволит получить более целостное представление о работе железнодорожников-красноярцев по перевозке оперативных и народнохозяйственных грузов.

Целью статьи является изучение работы Красноярской железной дороги по выполнению государственного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов в 1943–1945 гг. Эти годы стали этапом коренного перелома и завершающим периодом Великой Отечественной войны.

Для достижения цели поставлены следующие **задачи**:

- проанализировать выполнение дорогой плана перевозок в разрезе таких показателей, как погрузка, выгрузка, работа дороги в целом;
- выявить динамику и факторы выполнения (невыполнения) плана.

Основными **источниками** для написания статьи стали отчёты, документы и материалы из фондов КГКУ «Государственный архив Красноярского края». Большую ценность для исследователя представляют документы фонда Р-2381 (Филиал ОАО «РЖД». «Красноярская железная дорога»). Фонд содержит приказы, распоряжения и указания начальника дороги по основной деятельности, протоколы совещаний при начальнике дороги, первого заместителя, главного инженера, заседаний технических советов, годовые отчёты по основной деятельности, по работе с кадрами, по хозяйственно-финансовой деятельности и другую управленческую документацию. Большая часть документов КГКУ «ГАКК» фонда Р-2381 вводится в научный оборот впервые.

Методологическую основу исследования составляет теория научного познания, главными принципами которой являются объективность и историзм.

Научная объективность исследования заключается в выявлении и точном учёте всех исторических фактов, отражающих деятельность Красноярской железной дороги в годы Великой Отечественной войны. Принцип объективности позволил выявить противоречия между необходимостью выполнения государственного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов и недостаточной оснащённостью вагонного парка

дороги, нехваткой квалифицированных кадров и другими трудностями военного времени.

Использование принципа историзма позволило проанализировать мобилизационную и эксплуатационную работу Красноярской железной дороги в динамике, учитывая все исторические факторы, влияющие на деятельность стальной сибирской магистрали в 1943–1945 гг.

15 апреля 1943 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР [8] на всех железнодорожных магистралях страны было введено военное положение. Рабочие и служащие железных дорог СССР были объявлены мобилизованными на период войны и закреплены для работы на железнодорожном транспорте. Ответственность работников железнодорожного транспорта за преступления по службе была приравнена к ответственности военнослужащих Красной Армии.

25 апреля 1943 г. СНК СССР был утверждён Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР, в котором было прямо указано, что «воинская дисциплина на железнодорожном транспорте состоит в сознательном исполнении рабочими и служащими своих обязанностей, беспрекословном и точном выполнении приказов и распоряжений своих начальников и имеет целью укрепить в каждом работнике железнодорожного транспорта сознательное отношение к труду как к делу чести, делу славы, делу доблести и геройства» [9, с. 5].

Для работников Красноярской железной дороги «сознательное выполнение своих трудовых обязанностей» заключалось, в первую очередь, в обеспечении

бесперебойной работы железнодорожной магистрали, выполнении государственного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов.

Согласно утверждённому наркомом НКПС плана перевозок на 1943 г. Красноярская железная дорога должна была перевезти грузов – 5915 тыс. эксплуатационных тонно-километров, пассажиров – 800 тыс. пассажиро-километров. Всего – 6715 тыс. приведённых тонно-километров. Для выполнения плана перевозок одновременно был утверждён план средне-суточной работы дороги в вагонах: «погрузка – 500 вагонов, прием гружёных вагонов с соседних дорог – 1247» [10, л. 62]. Позднее план перевозок был откорректирован, и с учётом изменений государственное задание, утверждённое НКПС, для Красноярской железной дороги предусматривало «среднесуточную перевозку 1660 вагонов, в т. ч. 643 вагона собственной погрузки и 1017 вагонов, принятых гружёными с соседних дорог» [11, л. 46].

Фактическое выполнение плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов за первое полугодие 1943 г. составило «1321 вагон в среднем в сутки (79,5 % от планового показателя), в т. ч. среднесуточная погрузка – 403 вагона (62,5 % от плана) и приём гружёных вагонов – 918 (90,2 % от плана)» [11, л. 46].

Детальный анализ выполнения Красноярской железной дорогой среднесуточного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов в 1943 г. за первое полугодие и по отдельным месяцам второго полугодия представлен в табл. 1.

Таблица 1. Показатели выполнения Красноярской железной дорогой среднесуточного плана перевозок, 1943 г.

Показатели	1 полугодие 1943 г.			2 полугодие 1943 г.											
				август			сентябрь			ноябрь			декабрь		
	план, ваг.	факт, ваг.	%	план, ваг.	факт, ваг.	%	план, ваг.	факт, ваг.	%	план, ваг.	факт, ваг.	%	план, ваг.	факт, ваг.	%
Погрузка вагонов	643	403	62,8	783	531	67,8	643	493	76,7	633	402	66,3	627	345	55,0
Приём гружёных вагонов	1017	918	90,2	1 500	1 514	100	1 485	1 366	92,1	1 150	1 115	96,5	1 000	1 008	100,8
Работа	1660	1321	79,5	2 283	2 045	90,1	2 128	1 859	87,1	1 783	1 516	85,2	1 627	1353	83,5
Выгрузка	426	359	84,4	550	463	84,5	550	494	90,0	450	431	96,0	450	332	73,7
Сдача гружёных вагонов	1121	973	86,7	1670	1497	89,5	1678	1468	87,3	1350	1 118	82,8	1105	1 028	92,8
Приём порожних вагонов	1425	827	57,6	858	563	65,6	700	226	32,6	750	305	40,0	1 425	827	57,6
Сдача порожних вагонов	1215	719	59,3	736	572	77,8	500	298	59,5	550	320	58,2	1 215	719	59,3

Таблица составлена автором самостоятельно на основе: 11, л. 46; 12, л. 27; 13, л. 1.

Анализ отчёта о работе дороги в феврале–апреле 1943 г. показал, что среднесуточное выполнение плана погрузки составляло чуть более 50 %, а показатель приёма гружёных вагонов с других дорог – около 60 %. Эти данные позволяют сделать вывод о значительном невыполнении плановых показателей за анализируемый период.

Низкий процент выполнения плана погрузки объясняется необеспеченностью дороги порожними вагонами. Так, «в среднем в сутки в 1 квартале 1943 года поступало по погрузку 143 вагона, в т. ч.: из-под выгрузки – 75 вагонов, поступившие с других дорог (по регулировочному приказу НКПС) – 61 вагон, прочие поступления (из запаса НКПС) – 7 вагонов» [11, л. 46 об.]. Однако среднесуточный показатель погрузки вагонов

в 1 квартале 1943 г. составил 380 вагонов. Это означает, что Красноярская железная дорога увеличила погрузку за счёт местных перевозок в вагонах нерабочего парка (аварийных, ожидающих ремонта) и вертушках, организованных из таких вагонов для внутридорожных перевозок.

Выполнение плана выгрузки в первом полугодии 1943 г. колебалось в зависимости от наличия местных грузов. При среднесуточном задании в 426 вагонов Красноярская железная дорога разгружала 359 вагонов, что составляет 84 % планового показателя (см. табл. 1).

Во втором полугодии 1943 г. план производственной работы Красноярской железной дороги определялся техническим заданием НКПС и предусматривал как собственную погрузку вагонов, так и приём гружёных вагонов с других дорог.

Данные, представленные в табл. 1, свидетельствуют о том, что в сентябре 1943 г. общий показатель выполнения плана работы Красноярской железной дороги снизился с 90,1 % до 87,1 %. Снижение показателей выполнения плана наблюдается не только в процентном выражении, но и в абсолютном значении: с 2045 ваго-

нов (август) до 1859 вагонов (сентябрь). Причинами данной тенденции являются сокращение погрузки на 38 вагонов в сутки и сокращение поступления гружёных вагонов на 138 единиц в сутки.

В ноябре–декабре 1943 г. среднесуточный показатель работы Красноярской железной дороги оставался на примерно равном уровне 83,5–85,2 % относительно планового значения. Недовыполнение объясняется, в первую очередь, низкими объёмами погрузочных работ – 55,0–66,3 % при практически полном выполнении объёмов по приёму гружёных вагонов с соседних дорог в ноябре и даже небольшом (100,8 %) перевыполнении данного показателя в декабре. Низкие объёмы погрузочных работ связаны с недопоставкой порожних вагонов, в ноябре дорога приняла всего треть требуемого объёма порожняка, в декабре – 40 %.

В 1943 г. Красноярская железная дорога, как и в предыдущие военные годы, перевозила важнейшие народнохозяйственные грузы и грузы оборонного назначения. Показатели выполнения плана погрузки по видам грузов представлены в табл. 2.

Таблица 2. Выполнение Красноярской железной дорогой плана погрузки (по видам грузов), 1943 г.

Вид груза	Среднесуточная погрузка		
	план, вагонов	факт, вагонов	выполнение плана, %
Каменный уголь	135	114	84,4
Руда	30	16	53,3
Лес	90	78	86,6
Хлеб	90	39	43,3
Дрова	20	15	75,0
Минеральные и строительные материалы	40	16	40,0
Чёрные металлы и метизы	10	19	190,0
Прочие	85	131	154,1
Итого:	500	428	85,6

Источник: 14, л. 63

Данные таблицы 2 отражают тот факт, что в 1943 г. Красноярская железная дорога по всем важнейшим видам грузов не выполнила план погрузки. Только по перевозке чёрных металлов и метизов, а также по прочим грузам сложилось перевыполнение плана в 1,5 раза за счёт погрузки грузов НКО СССР, которые не были запланированы в годовом плане погрузки.

Оценивая работу Красноярской железной дороги за 1943 г. целом, следует отметить то, что государственный план перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов удалось «выполнить на 87,3 % в вагонном исчислении» [14, л. 62]. В абсолютных значениях в течение года было перевезено «грузов 5933 тыс. т/ккм, пассажиров – 732 тыс. пас/ккм, а всего 6665 тыс. приведённых тонно-километров, или выполнено к заданному плану 97,6 %» [14, л. 62].

В исследовании В.П. Леопы, А.В. Леопы, Е.Е. Гарина также представлены показатели невыполнения плана Красноярской железной дорогой в 1943 г.: «погрузка вагонов была выполнена на 67 % или 442 вагона ежедневно при плане 660; приём гружёных вагонов на 109,1 % или 870 и 949 вагонов соответственно; выгрузка – 68,8 %, работа – 94,3 %, сдача гружёных вагонов – 61,9 %» [5, с. 185].

Невыполнение плана перевозок объясняется двумя основными причинами: во-первых, в связи с неподво- дом поездов соседними дорогами не был выполнен заданный план по приёму гружёных вагонов, во-вторых, необеспеченность порожними вагонами не позволила выполнить план погрузки. Наряду с этим необходимо указать на то, что технические показатели были выполнены железнодорожниками в полном объёме: «средняя участковая скорость грузового поезда – 104,3 %, техническая скорость – 103,8 %, средний вес брутто грузового поезда – 103,1 %» [14, л. 61].

Сравнение показателей выполнения плана и технических показателей позволяет сделать вывод о том, что работники Красноярской железной дороги использовали все внутренние резервы в работе, относились к ней максимально ответственно, а невыполнение плана в 1943 г. сложилось по тем причинам, повлиять на которые они были не в силах. Увеличивая оборот вагонов, повышая производительность труда в целом, удалось сократить разрыв между плановым и фактическим значениями, но не ликвидировать его.

1944 год был годом, когда Красная армия завершила освобождение территории СССР от фашистских захватчиков. В этом же году советская военная эконо-

мика достигла своего наивысшего уровня. Решающее значение для слаженной работы всех звеньев экономики имело создание прочной базы военно-промышленного производства на востоке страны. Начавшееся в 1943 г. восстановление освобождённых регионов, активно продолжалось в 1944 г. Важнейшая роль в этом принадлежала железнодорожному транспорту.

Красноярская железная дорога в 1944 г. перевозила оперативные и народно-хозяйственные грузы в соответствии с планом перевозок, утверждённым НКПС. Основные показатели плана перевозок и фактические значения их выполнения представлены в табл. 3.

Таблица 3. Плановые и фактические показатели перевозок Красноярской железной дороги, 1944 г.

Показатель	Плановое значение	Фактическое значение	Выполнение плана, %
Грузоперевозки, тыс. т/ккм	6450	5628	87,3
Пассажироперевозки, тыс. пас/ккм	750	826	110,1
Приведенное значение перевозок, тыс. т/ккм	7200	6454	89,6
Среднесуточная погрузка, вагонов	530	404	76,2
Среднесуточный приём порожних вагонов, вагонов	952	474	49

Таблица составлена автором самостоятельно на основе: 15, л. 36.

Данные, представленные в табл. 3, позволяют сделать вывод о невыполнении Красноярской железной дорогой в 1944 г. плана перевозок, утверждённого НКПС на 11,3 %. Основной причиной стало отсутствие гружёного транзита. Так, если по годовому плану НКПС был запланирован среднесуточный приём гружёных вагонов в количестве 1192 единицы, то фактически дорога принимала от соседних магистралей 998 вагонов в среднем в сутки, т. е. меньше на 16,3 % [15, л. 37].

Заданный план погрузки был не выполнен из-за отсутствия порожних вагонов в парке дороги, что под-

тверждается показателем среднесуточного приема порожняка. Красноярская железная дорога в среднем за сутки вместо 952 запланированных порожних вагонов принимала только 474 вагона, из которых, в соответствии с регулировочным планом НКПС, сдавала на соседние дороги 455 вагонов, т. е. 96 % от принятого порожняка. В целом «среднегодовая обеспеченность дороги порожняком составляла 40 %» [15, л. 37].

О выполнении в 1944 г. плана погрузки по видам грузов свидетельствует табл. 4.

Таблица 4. Выполнение Красноярской железной дорогой плана погрузки (по видам грузов), 1944 г.

Вид груза	Среднесуточная погрузка		
	план, вагонов	факт, вагонов	выполнение плана, %
Каменный уголь	130	114	87,6
Хлеб	60	39	64,6
Лес	119	84	70,5
Руда	25	11	43,2
Строительные материалы	35	9	26,0
Черные металлы	8	5	63,0
Разные (в т.ч. НКО СССР)	153	142	92,8
Итого:	530	404	76,2

Таблица составлена автором самостоятельно на основе: 15, л. 37.

Данные табл. 4 отражают тот факт, что в 1944 г. Красноярская железная дорога по всем важнейшим видам грузов не выполнила план погрузки. Причём план не выполнен как по погрузке народно-хозяйственных грузов, так и грузов оперативного назначения. Из общей погрузки дороги в 404 вагона в среднем в сутки, по данным архивных документов, «202 вагона грузились для отправки на соседние магистрали. Остальное количество грузов грузилось в местном сообщении» [15, л. 37].

Превышение фактического выполнения плана погрузки (76,2 %) над показателем обеспеченности дороги порожняком (40 %), объясняется тем, что красноярские железнодорожники добивались максимального использования вагонов под погрузку. Те вагоны, что находились на дороге и были непригодны технически

для отправления грузов в прямом сообщении на дальние расстояния (с деревянными швеллерами и др.), использовались для местных перевозок. Кроме того, работники Красноярской железной дороги использовали порожняк в попутном его направлении под погрузку по согласованию с Центральным управлением движения НКПС в каждом отдельном случае.

Характеризуя работу Красноярской железной дороги в 1944 г. в целом, следует отметить, что её работники использовали все внутренние резервы в работе, относились к ней максимально ответственно, а невыполнение плана, утверждённого НКПС, сложилось по тем причинам, которые не зависели от стальной магистрали.

На 1945 г. железнодорожники поставили перед собой задачу добиваться чёткого и бесперебойного продвижения поездов, качественного выполнения всех

показателей эксплуатационной работы, от которых напрямую зависит выполнение плана НКПС.

В завершающий год Великой Отечественной войны Красноярская железная дорога перевозила преимуще-

ственно народно-хозяйственные грузы в соответствии с планом перевозок, утвержденным НКПС (см. табл. 5).

Таблица 5. Плановые и фактические показатели перевозок Красноярской железной дороги, 1945 г.

Показатель	Плановое значение	Фактическое значение	Выполнение плана, %
Грузоперевозки, тыс. т/ккм	6280	7419	118
Пассажироперевозки, тыс. пас/ккм	800	861	106
Приведённое значение перевозок, тыс. т/ккм	7080	8 280	117
Среднесуточная погрузка вагонов	530	478	90,2
Среднесуточный приём порожних вагонов, вагонов	нет данных	513	–
Среднесуточная выгрузка вагонов	470	535	113,8
Среднесуточный приём гружёных вагонов, вагонов	1301	1555	119

Таблица составлена автором самостоятельно на основе: 16, л. 52–54.

Данные, представленные в табл. 5, позволяют сделать вывод о том, что в 1945 г. работники Красноярской железной дороги выполнили все основные показатели плана перевозок, утверждённого НКПС.

Сравнение с показателями 1944 г. выявляет тенденцию общего улучшения работы дороги. Так, среднесуточная погрузка выросла на 74 вагона, выгрузка – на 147 вагонов, приём гружёных вагонов – на 557. В результате чего «общий объём грузооборота в 1945 году вырос на 34 % относительно 1944 года и составил 8280 тыс. т/км.» [16, л. 52].

Основной причиной невыполнения общего плана погрузки явилось то, что наряду с имеющимися недо-

статками в работе дороги по использованию подвижного состава (завышение оборота вагонов, неудовлетворительный развоз местных грузов) на протяжении всего года сложилось напряжённое положение с наличием порожних вагонов. При среднесуточном приёме вагонов в количестве 513 единиц на соседние дороги передавалось 565 вагонов, т. е. на 52 вагона больше [16, л. 53]. В такой ситуации погрузка дороги обеспечивалась исключительно за счёт поступления вагонов под выгрузку с соседних дорог и погрузки вагонов, обращающихся в местном сообщении.

По данным нижеследующей таблицы можно судить о выполнении плана погрузки по видам грузов.

Таблица 6. Выполнение Красноярской железной дорогой плана погрузки (по видам грузов), 1945 г.

Вид груза	Среднесуточная погрузка		
	план, вагонов	факт, вагонов	выполнение плана, %
Каменный уголь	130	175	134
Хлеб	45	32,9	73,1
Лес	120	104	86,6
Руда	22	15,7	71,3
Строительные материалы	10	7,7	77
Черные металлы	3	3,4	101,3
Металлолом	4	5,5	137,5
Дрова	10	13	130
Разные	206	120,8	58,7
Итого:	530	478	90,2

Таблица составлена автором самостоятельно на основе: 16, л. 52–53.

Данные табл. 6 отражают тот факт, что в 1945 г. Красноярская железная дорога в целом не выполнила план погрузки на 9,8 %. По определённым видам грузов (каменный уголь, чёрные металлы, металлолом) наблюдается перевыполнение плана. По большинству же видов грузов фактически было перевезено меньше, чем запланировано.

Причина данного положения заключается как в общей нехватке порожних вагонов, о чём было сказано ранее, так и в недостатке вагонов определённого типа. Так, например, при погрузке леса и руды дорога не располагала платформами и полувагонами. От подачи

крытых вагонов клиентура отказывалась, требуя загружать лес и руду только на платформы и в полувагоны. Тем самым срывалась погрузка данных видов грузов. Данная ситуация сложилась по Мазульскому руднику с отгрузкой руды в первом полугодии и по Краслагу НКВД в апреле и мае при отгрузке леса.

В 1945 г. возникали ситуации, когда промышленные предприятия, оформившие заявки на перевозку грузов, данных грузов в необходимом объёме не могли обеспечить. К числу таких клиентов относятся Заготзерно, Главснаблес, Сибмаш, заводы № 863, 703, 4 и завод № 477. Краслаг НКВД с 28 мая прекратил отгрузку из-

за отсутствия крепежа, допустив тем самым недогруз в 420 вагонов. Мазульский рудник во втором полугодии 1945 г. систематически срывал погрузку руды, поскольку не была обеспечена её добыча.

Однако, несмотря на все вышеперечисленные недостатки и сложности в работе Красноярской железной дороги в 1945 г., железнодорожникам «удалось справиться с поставленными задачами по выполнению государственного плана перевозок, выполнив его на 116,9 %» [16, л. 83].

Во второй половине 1945 г. сибирякам удалось улучшить качественные показатели работы дороги. Однако этого оказалось недостаточно для того, чтобы «перекрыть» разрыв в выполнении показателей работы, образовавшийся за первое полугодие. Поэтому по итогам 1945 г. заданные нормы по отдельным показателям плана остались невыполненными.

Выводы. Таким образом, если в начальный период Великой Отечественной войны красноярские железнодорожники имели большие сложности при выполнении государственного плана, то начиная с 1943 г. им удавалось стабильно улучшать важнейшие показатели грузоперевозок, как народно-хозяйственного, так и оборонного назначения. В отчётных документах прослеживается тенденция увеличения процентного показателя выполнения планового задания. В 1943 г. государственный план перевозок удалось выполнить лишь на 87,3 %, в 1944 г. выполнение плана составило уже 89,6 %, а в 1945 г. железнодорожники добились перевыполнения плана на 16,9 %.

Литература

1. Карпукhin К.В. Так побеждали врага // Железнодорожный транспорт. – 2015. – № 2. – С. 66–69.
2. Гарин Е.Н. Перестройка на военный лад Красноярской железной дороги в начальный период Великой Отечественной войны (июнь–декабрь 1941 г.) / Е.Н. Гарин, В.П. Леопа, А.В. Леопа // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2021. – № 4 (46). – С. 88–94.
3. Овчаров В.В. Очерки по истории военных сообщений Приенисейской Сибири. – Красноярск : ГУБКС, 2017. – 338 с.
4. Андюсов Б.Е. Особенности работы Красноярской железной дороги в 1942 году / Б.Е. Андюсов, А.В. Леопа, Е.Е. Гарин // Великая Отечественная война в истории Енисейской Сибири : монография : в 5 т. Т. 2. 1942 год. Красноярск : Сиб. федер. ун-т, 2022. – С. 187–197.
5. Леопа В.П. Основные направления деятельности Красноярской железной дороги в 1943 году / В.П. Леопа, А.В. Леопа, Е.Е. Гарин // Великая Отечественная война в истории Енисейской Сибири : в 5 т. Т. 3. 1943 год. – Красноярск : Сиб. федер. ун-т, 2023. – С. 184–195.
6. Мороз Е.Ф. Деятельность железных дорог Сибири в годы Великой Отечественной войны // Великая Отечественная война в истории Енисейской Сибири : монография : в 5 т. Т. 3. 1943 год. – Красноярск : Сиб. федер. ун-т, 2023. – С. 196–208.
7. Бесчастных Е.В. Выполнение государственного плана перевозок оперативных и народнохозяйственных грузов Красноярской железной дорогой в 1941–1942 гг. // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2022. № 1. С. 77–83.
8. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 года «О введении военного положения на всех железных дорогах» // Известия. 1948. 16 апреля.
9. Куроткин С. Перевод экономики страны с мирного на военное положение в годы Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. 1984. № 9. С. 3–11.
10. Годовой отчет по основной деятельности управления дороги за 1943 г. // КГКУ «Государственный архив Красноярского края». Р 2381. О 8. Д 507.
11. Краткий анализ работы дороги за первое полугодие 1943 года // КГКУ «Государственный архив Красноярского края». П 26. О 4. Д 414.
12. Краткий анализ работы Красноярской железной дороги за сентябрь месяц 1943 г. // КГКУ «Государственный архив Красноярского края». П 26. О 4. Д 414.
13. Краткий анализ работы Красноярской железной дороги за декабрь 1943 года // КГКУ «Государственный архив Красноярского края». П 26. О 4. Д 414.
14. Годовой отчет по основной деятельности управления дороги за 1943 г. // КГКУ «Государственный архив Красноярского края». Р 2381. О 8. Д 507.
15. Годовой отчет по основной деятельности управления дороги. 1944 год // КГКУ «Государственный архив Красноярского края». Р 2381. О 8. Д 529.
16. Годовой отчет по основной деятельности управления дороги за 1945 год // КГКУ «Государственный архив Красноярского края». Р 2381. О 8. Д 539.

References

1. Karpushin K.V. This is how the enemy was defeated // Railway transport. – 2015. – № 2. – P. 66–69.
2. Garin E.N. Restructuring of the Krasnoyarsk Railway on a War Footing in the Initial Period of the Great Patriotic War (June – December 1941) / E.N. Garin, V.P. Leopa, A.V. Leopa // Prob-

- blems of Social and Economic Development of Siberia. – 2021. – № 4 (46). – P. 88–94
3. Ovcharov V.V. Essays on the history of military communications of Yenisei Siberia. – Krasnoyarsk : GUBKK, 2017. 338 p.
4. Andyusev B.E. Features of the Krasnoyarsk railway operation in 1942 / B.E. Andyusev, A.V. Leopa, E.E. Garin // The Great Patriotic War in the history of Yenisei Siberia: monograph: in 5 volumes. – Vol. 2. 1942. Krasnoyarsk : Sib. federal. university, 2022. Pp. 187–197.
5. Leopa V.P. The main areas of activity of the Krasnoyarsk railway in 1943 / V.P. Leopa, A.V. Leopa, E.E. Garin // The Great Patriotic War in the history of Yenisei Siberia: in 5 volumes. – Vol. 3. 1943. Krasnoyarsk: Siberian Federal University, 2023. – Pp. 184–195.
6. Moroz E.F. Activities of Siberian railways during the Great Patriotic War // The Great Patriotic War in the history of Yenisei Siberia: monograph: in 5 volumes. – Vol. 3. 1943. Krasnoyarsk : Siberian Federal University, 2023. – Pp. 196–208.
7. Beschastnykh E.V. Fulfillment of the state plan for the transportation of operational and national economic cargo by the Krasnoyarsk railway in 1941–1942 // Problems of the socio-economic development of Siberia. – 2022. – № 1. – P. 77–83.
8. Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR of April 15, 1943 "On the introduction of martial law on all railways" // Izvestia. – 1948. April 16.
9. Kurotkin S. Transfer of the country's economy from a peaceful to a warlike situation during the Great Patriotic War // Military History Journal. – 1984. – № 9. – P. 3–11.
10. Annual report on the main activities of the road administration for 1943 // KGKU "State Archives of Krasnoyarsk Krai". R 2381. O 8. D 507.
11. Brief analysis of the road work for the first half of 1943 // KGKU "State Archives of Krasnoyarsk Krai". P 26. O 4. D 414.
12. Brief analysis of the work of the Krasnoyarsk railway for September 1943 // KGKU "State Archives of Krasnoyarsk Krai". P 26. O 4. D 414.
13. Brief analysis of the work of the Krasnoyarsk railway in December 1943 // KGKU "State Archives of Krasnoyarsk Krai". P 26. O 4. D 414.
14. Annual report on the main activities of the road administration for 1943 // KGKU "State Archives of Krasnoyarsk Krai". R 2381. O 8. D 507.
15. Annual report on the main activities of the road administration. 1944 // KGKU "State Archives of Krasnoyarsk Krai". R 2381. O 8. D 529.
16. Annual report on the main activities of the road administration for 1945 // KGKU "State Archives of Krasnoyarsk Krai". R 2381. O 8. D 539.