



ИСТОРИЯ И ИСТОРИОГРАФИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

УДК 930

DOI: 10.31799/2077-5687-2023-3-226-232

ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ НАЧАЛЬНОГО ЭТАПА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ГЛАЗАМИ ИХ УЧАСТНИКОВ

Н. А. Бабина

Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения

Рассмотрены основные особенности железнодорожной печати военного времени, представлены некоторые оценки транспортных процессов их участниками и руководителями, отмечено, что передовые и редакционные статьи, очерки и репортажи о военно-хозяйственной деятельности прифронтовых железных дорог выполняли одновременно две задачи – агитационно-пропагандистскую с целью поддержания веры в неминуемую победу над врагом и популяризаторскую, публикуя результаты работ дорожных и депо-технических лабораторий, передовиков железных дорог и рационализаторов по мобилизации внутренних ресурсов в военное время.

Ключевые слова: железные дороги, историография, пропагандистские брошюры, печать военного времени.

Для цитирования:

Бабина, Н. А. Особенности транспортных процессов начального этапа великой отечественной войны глазами их участников / Н. А. Бабина // Системный анализ и логистика. – 2023. – № 3(37). – с. 226 – 232. DOI: 10.31799/2077-5687-2023-3-226-232.

FEATURES OF THE TRANSPORT PROCESSES OF THE INITIAL STAGE OF THE GREAT PATRIOTIC WAR THROUGH THE EYES OF THEIR PARTICIPANTS

N. A. Babina

St. Petersburg State University of Aerospace Instrumentation

Describes the main features of the railway press of wartime, are presented some assessments of transport processes by their participants and managers, describes that advanced and editorial articles, essays and reports on the military and economic activities of frontline railways performed two tasks simultaneously - agitation and propaganda in order to maintain faith in the imminent victory over the enemy and popularization, publishing the results of the work road and depot technical laboratories, railway leaders and innovators for the mobilization of internal resources in wartime.

Keywords: railways, historiography, propaganda pamphlets, wartime printing.

For citation:

Babina, N. A. Features of the transport processes of the initial stage of the great patriotic war through the eyes of their participants / N. A. Babina // System analysis and logistics. – 2023. – № 3(37). – p. 226 – 232. DOI: 10.31799/2077-5687-2023-3-226-232.

Среди особенностей железнодорожной печати военного периода следует отметить то, что у ее истоков стояли практики, непосредственные участники событий. Прежде всего отметим В.Н. Образцова – генерал-директора движения 1-го ранга, помимо службы в Президиуме АН СССР, начальника Всесоюзного НИИ железнодорожного транспорта (до 1940 г.), консультанта наркомов путей сообщения (1935-1945), в годы ВОВ В.Н. Образцов находился в эвакуации в Свердловске, занимался мобилизацией резервов транспорта на службу обороны страны, изучением грузооборота, пропускной и провозной способности дорог Урала, участвовал в разработке проектов узлов и станций. Статьи академика В.Н. Образцова уже с первых недель войны издавались в специализированном журнале «Железнодорожный транспорт» и посвящены они были насущным проблемам отрасли: «Упрощение методов строительства и грузовых операций» (июне-июльский номер за 1941 г.), «Некоторые вопросы восстановления и эксплуатации железных дорог» (первый номер журнала за 1942 г.), «Некоторые вопросы технического развития железных дорог» (№ 12 за 1942 г.), «Усиление пропускной и провозной способности однопутных линий» (№ 3-4 за 1943



г.). Его практические разработки по мобилизации резервов транспорта на службу обороны страны были отмечены в 1942 г. Сталинской премией первой степени. Также значимые публикации о военных железных дорогах оставили Т.С. Хачатуров (с 1941 г. заместитель директора головного института Министерства путей сообщения СССР Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ), с 1945 г. – его директор, председатель Комиссии по определению ущерба, нанесенного железнодорожному транспорту во время Великой Отечественной войны); А.Г. Напорко (в 1941-1945 гг. ответственный редактор журнала «Железнодорожный транспорт», автор диссертации 1946 г. «Маневренность в работе железнодорожного транспорта в период Великой Отечественной войны», имел большой опыт руководящей, научной и педагогической работы на железнодорожном транспорте); Н.А. Вознесенский (первый заместитель Председателя Совета Народных Комиссаров СССР (1941-1946), Председатель Государственного планового комитета при Совете Министров СССР (1942-1949)); Иван Владимирович Ковалев (начальник Управления военных сообщений РККА (1941-1944 гг.), с 1944 г. – нарком путей сообщения СССР). Ратный труд И.В. Ковалёва был высоко оценен руководством страны. Он – едва ли не единственный «нестроевой» генерал, который удостоился орденов Суворова и Кутузова I степени. «Ни одна крупная оборонительная или наступательная операция Великой Отечественной войны не обходилась без его участия. Он входил в команду людей, которая управляла переброской войск и вооружений по железным дорогам» [1,272].

Вопросы военно-хозяйственной деятельности железнодорожников в исследованиях упомянутых авторов были представлены в практической плоскости (акцент делался на экономии и мобилизации внутренних ресурсов, анализировались эксплуатационные измерители работы железных дорог – пропускная способность, ускоренный оборот вагона, повышение погрузки, интенсивность перевозок и пр.) и решались в ключе экономического преимущества социалистической экономики и мудрого руководства Коммунистической партии [2,61; 3, 12; 4], следования принципам В.И. Ленина и ставшего массовым стахановского движения [2; 5].

Менялся способ передачи производственного опыта: вместо невозможных в условиях войны производственно-экономических конференций и личных контактов передовиков различных областей деятельности задействовались газетные издательства, публикующие результаты работ дорожных и деповских технических лабораторий, рационализаторов, иногда с грифом «Для служебного пользования» [6]. Прежние публикации производственно-научного типа не содержали патриотических призывов¹. Идеологическая преемственность с предшествующим периодом индустриализации прослеживается в рассмотрении труда машинистов не только функционально (быстро доставил груз, сумел сохранить его во время обстрела и т.п.), но с позиций бережливого хозяйственного руководителя (освоил использование водоподогревателя; применил знания о качестве углей и их рациональных смесей с отходами топлива, которые можно расходовать вторично; открыл большой клапан регулятора и стал систематически перевыполнять новую повышенную норму технической скорости поездов и пр.) [4; 8].

В значительной степени отмеченные черты характерны для малообъемных и массовых по назначению пропагандистских брошюр военного времени [3; 9; 10], заметок руководителей и работников железных дорог, для газет, памяток² и боевых листков, для дивизионной,

¹ Например, предвоенная брошюра «Школы передовых методов работы» Г.А. Балдина, подписанная в печать в мае 1941 года [7] или сборники 1930-х годов «Маневровая работа».

² На сайте Зональной научной библиотеки Саратовского национального исследовательского государственного университета им. Н.Г. Чернышевского в электронном виде представлены брошюры и памятки военных лет, в том числе и по железнодорожной тематике, опубликованные в Саратове в 1941-1945 региональными издательствами. URL: <http://library.sgu.ru/voim/index.php> (дата обращения: 15.10.2023).



армейской, фронтовой военной печати о трудовых делах передовиков железных дорог³, т.е. для оперативных изданий. Совокупно эти статьи и брошюры, выпущенные региональными издательствами или профильным издательским центром – Трансжелдориздатом или центральным печатным органом НКПС – журналом «Железнодорожный транспорт» тиражом от 3000 до 30000 экземпляров, можно считать отдельным направлением в историографии военного железнодорожного транспорта по формальным признакам: выходили в печать уже с первых недель войны, посвящены практическим вопросам повседневной работы железных дорог в военное время (строительство железных дорог для действующей армии, восстановлению железнодорожных магистралей⁴ на коммунистических субботниках и воскресниках, освоении железнодорожниками производства запасных частей и деталей, экономии топлива, сырья, электроэнергии, работа в условиях воздействия авиации, рекомендации по усилению бдительности и выявлению диверсантов и шпионов на железнодорожном транспорте [12], в последние месяцы войны переброске армий и их тылов на новое оперативное направление и пр.), идут «в ногу со временем», т.е. реагируют на события на фронтах (оценивается роль железных дорог в разгроме немцев под Москвой⁵; после Сталинградской битвы, предполагая окончательный разгром врага, увеличивается количество статей, посвященных проблемам восстановления железных дорог; в журналах за 1944 г. становится больше статей по повышению эффективности работы транспорта, расширяется их тематика.

Отмеченные брошюры военного времени являлись одновременно и первичным материалом для написания историй и биографий (т.е. оперативно использовались в научных, пропагандистских и публицистических целях) и имели самостоятельное историко-фактографическое значение. Самыми показательными изданиями, соединившими в себе все упомянутые черты можно считать сборник статей, подготовленный Политотделом железнодорожных войск и изданный Трансжелдориздатом в 1945 г., из написанных участниками ВОВ – писателями и журналистами фронтовых газет железнодорожных войск – биографий передовиков-железнодорожников, Героев социалистического труда: «Восстановители железных дорог: Сб. статей о трудовых подвигах бойцов и командиров железнодорожных войск» [11] и сборник из серии «Герои социалистического труда», изданный в 1944 г., «Мастера движения поездов»: оперативно составленный по итогам награждения передовиков-движенцев, а также по итогам публикаций об их трудовых подвигах [14].

К самым известным публикациям, на которые опирались следующие поколения исследователей, мы относим работы А.П. Молчанова (начальника железной дороги им. Ф.Э. Дзержинского о повседневных производственных буднях железнодорожников в ходе битвы под Москвой), П.А. Шубина (начальника распорядительной станции Курск

³ За период работы Комиссии при политотделе Юго-Восточной железной дороги (с 28 ноября 1942 по 1945 гг.) издавались газеты "Вперёд", "Сталинградский железнодорожник", боевые листки "На боевом посту", серии листовок и плакатов, в которых нашли отражение образцы самоотверженности, трудовые достижения, вопросы социалистического соревнования и подготовки рабочих кадров тружеников дороги.

⁴ Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 21 августа 1943 г. "О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от немецкой оккупации" содержало программу восстановления железнодорожных вокзалов, станций, путевых будок и других построек на Калининской, Московско-Донбасской, Северо-Донецкой, Юго-Восточной, Октябрьской, Московско-Киевской, Южной, Кировской, Северной и других железных дорогах. Многочисленные статьи, освещающие выполнение Программы, представлены в сборниках: Сборник по обмену опытом восстановления железных дорог. М., 1945; Сборник тыла. М., 1945. Восстановители железных дорог: (Сб. статей о трудовых подвигах бойцов и командиров железнодорожных войск). М.: Трансжелдориздат, 1945 [11].

⁵ Статья В. Кашникова «Роль железных дорог в разгроме немцев под Москвой» одна из немногих публикаций военного времени, посвященных обороне столицы. Документы по обороне Москвы в эти годы не публиковались [13,9].



военноэксплуатационного отделения (ВЭО-14)), П.Н. Гарцуева (начальника Кировской железной дороги), П.Д. Кардашева и Г.Хацянова (о боевых буднях тружеников Орджоникидзевской дороги), А.И. Августынюка (начальника станции Ленинград-Финляндского отделения, единственного обеспечивавшего железнодорожную связь с ледовой Дорогой жизни), Н.И. Краснобаева (начальника топливно-теплотехнического Управления НКПС о повседневной работе транспортников дорог Центра, экономивших топливо, об отоплении паровозов дровами, углем, не применявшимися в мирных условиях), В.И. Болонина и И.Ф. Теплякова (старших паровозных машинистов Вологодского депо Северной железной дороги об опыте отопления паровозов дровами), по той же тематике – отопление паровозов дровами – брошюра 1942 г. машинистов депо Люблино железной дороги им. Дзержинского А.А. Орехова, Д.Д. Петрищева, В.Н. Плотникова «Опыт отопления паровозов подмосковным углем», И.И. Ефимова (главного кондуктора паровозной колонны особого резерва НКПС, сформированной для обеспечения Волховского фронта) и К.И. Густова об опыте вождения поездов на прифронтовых участках, В.Ф. Кадильников (новатора в исследовании роли железнодорожников Сталинград в период великой битвы на Волге), Т.Н. Закорко (машиниста, поездного диспетчера Днепропетровского отделения Сталинской железной дороги, начальника Сталинской, Свердловской и Забайкальской железных дорог (1938-1951 гг.) об опыте борьбы за ускорение оборота вагонов), С.В. Кутафина (Почетного железнодорожника № 1 (1934 г.), начальника Южной дороги, затем начальника Московско-Курской железной дороги, генерал-директора движения 2-го ранга о зарождении метода скоростного продвижения поездов), В.Комарова (начальника Омской железной дороги о создании боевых дружин по снегоборьбе в составе женщин, школьников и работников аппаратов управления), И.П. Блинова (машиниста-кривоносовца депо станции Курган Южно-Уральской железной дороги) о его опыте работы на паровозе «ФД», публикации журналистов С.Н. Новикова (о работе колонн особого резерва НКПС под Сталинградом, о стахановском движении на транспорте), И.П. Говорченко (редактора железнодорожной газеты «Восточно-Сибирский путь» о машинистах-новаторах) и др.

Написанные непосредственно по следам событий, они повествовали о мужестве советского народа на фронте и в тылу врата, о фронтовых городах, о повседневном труде во имя победы. Эти брошюры также могут являться аргументом в споре об употреблении лозунга «За Родину, за Сталина» защитниками Отечества: подписанное в печать в конце ноября 1941 г. тиражом 3000 экземпляров издание Политотдела прифронтовой дороги использовало указанную формулировку. Отметим, что характер издания – брошюра о повседневном труде тружеников железных дорог, т.е. предполагает реальное отражение умонастроения людей [15,5].

Менее известны памятки и брошюры региональных изданий. Так, издания 1941-1942 гг. Рязано-Уральской железной дороги «Рабочий транспорта» [6] и карело-финского издательства [16; 17] сочетают интонацию воодушевления и патетики, информацию практического значения и производственные примеры рационализации (иногда описанные в других региональных журналах – что говорит об оперативном обмене опытом работы: «...по техническому руководству из журнала «Вагонник» плашки были сделаны из старой рессоры» [5,28]), призывы к строжайшей экономии ресурсов (использование камыша и сланцев как топлива), свидетельства повседневной жизни тружеников стального транспорта. Некоторые из значимых статей 1940-х – начала 1950-х гг. были опубликованы заново в журнале «Железнодорожный транспорт» в 2007 г., посвященном 170-летию железных дорог страны, а в 2010 году там же вышел краткий обзор публикаций журнала военных лет, что можно считать большим подспорьем для современных исследователей, т.к. большинство железнодорожных газет являются региональными, что затрудняет их доступность.

Для изданий военных лет, не только общественно-политической, но и технической тематики характерна серийность, в том числе, и для брошюр, адресованных железнодорожникам. «Молодому железнодорожнику», «В помощь агитатору. Серия для



громкой читки», «Железнодорожники в великой отечественной войне советского народа», «Из опыта партийной работы в военное время», «Библиотечка молодежи», «Герои социалистического труда» – самые широко издаваемые библиотечки и тематические книжные серии. В расчете на новые кадры Трансжелдориздат опубликовал многочисленные Памятки и Рекомендации.

Для публицистики военных лет, как одного из способов формирования патриотического сознания населения в годы ВОВ, характерно не критическое изложение фактов с целью поддержания веры в неминуемую победу над врагом, упор в повествовании делался на успехи и победы, крайне редко⁶ акцентировались трудности и неудачи. Исключительной выглядит брошюра начальника политуправления НКПС, заместителя наркома путей сообщения С.И. Багаева: в аннотации сформулировано ее назначение – критика недостатков постановки массовой политической работы на железнодорожном транспорте (политотделы дорог основную часть времени затрачивают на хозяйственные и административные дела, дублируя хозяйственных руководителей) и указание как нужно вести агитационную работу в дни Великой отечественной войны⁷ [4,2-5]. Для изданий начального периода ВОВ характерно обезличенное описание провалов в мобилизации внутренних ресурсов на транспорте, убежденность в быстром их преодолении [18].

Из-за объективных условий военного времени в этих публикациях, как правило, не сообщались названия населённых пунктов, станций и разъездов, где происходили события, отсутствовала чёткая хронологическая привязка и количественные данные. Господствовал иллюстративно-описательный «бесконфликтный» метод. Так, не нашли своего отражения в литературе этих лет факты недогрузки подвижного состава, нерациональные перевозки, брак в ремонте, нарушения сроков погрузки и выгрузки вагонов, происходящие из-за неопытности или нехватки кадров, нарушения дисциплины и халатности [19].

Передовые и редакционные статьи, очерки и репортажи о военно-хозяйственной деятельности прифронтовых железных дорог выполняли задачу агитационно-пропагандистской популяризации производственного опыта в экстремальных боевых условиях и чаще всего акцентировались на освещении положительных сторон работы транспорта, на достижениях рационализаторов и изобретателей. Часто приводятся высказывания Ленина времен Гражданской войны, содержащие призывы выстоять во время войны и разрухи, проводятся параллели с революционным патриотизмом и трудовым героизмом периода индустриализации [20,4-5], высказывания Сталина вспоминаются в связи с проведением Совещания и последующего приема для работников московского железнодорожного узла 1935 г., на котором руководитель страны сделал программные заявления о роли транспорта. Например, сборник материалов и документов для докладчиков, посвященный Всесоюзному дню железнодорожного транспорта 1944 г. открывался статьей, описывающую приём работников транспорта в Кремле в 1935 г., затем приводилась статья Л.М. Кагановича 1939 г. в «Правде» и лишь после этого шел материал СОВИНФОРМБЮРО о военных и политических итогах Отечественной войны на текущий год [21].

В целом, публицистические материалы рассматриваемого периода представляют интерес лишь в своей совокупности, прежде всего, как источник тем и направлений

⁶ Например, статья о том, как Московско-Окружная дорога в феврале 1943 г. ежедневно недодавала фронту и промышленности по 15-20 поездов // Газета "Московский железнодорожник" от 14 февраля 1943 года; заметка о том, что «не все машинисты, работающие на модернизированных паровозах, использовали водоподогреватели, во избежание лишних хлопот просто выключали их в пути следования и вели поезда как с обычным паровозом» [5, 8-9].

⁷ Брошюра С.И. Багаева была издана Трансжелдориздатом в декабре 1942 тиражом 15 тысяч экземпляров. Однако накопленные недостатки в работе политотделов региональных отделений дорог привели к ликвидации данных организаций партийного руководства летом 1943 года с формулировкой «в целях укрепления единоначалия на железнодорожном транспорте».



исследовательского анализа, а также как свидетельства повседневной работы тружеников военного транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Куманев Г. А. Говорят сталинские наркомы. Смоленск: Русич, 2005. С. 272. URL: http://militera.lib.ru/h/kymanev_ga2/index.html (дата обращения: 15.10.2023).
2. Образцов В.Н. Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны. М.: Издательство ВЦСПС Профиздат, 1943. - 61 с. Его же. Усиление пропускной и провозной способности однопутных линий // Железнодорожный транспорт. – 1943. – № 3-4. – С. 62-68.
3. Новиков С.Н. Железнодорожники — фронту. М., Трансжелдориздат, 1942. – 44 с. Он же. Советские железнодорожники в Великой Отечественной войне. М.: Госполитиздат, 1945. – 36 с.
4. Багаев С.И. За боевую политическую агитацию на железнодорожном транспорте. – М.: Трансжелдориздат, 1942. – 48 с.
5. За мобилизацию внутренних ресурсов (издание газеты «Рабочий транспорта» Рязано-Уральская ж.д. для служебного пользования). Саратов, 1941. – 39 с. // Портал Зональной научной библиотеки имени В.А. Артисевич Саратовского национального исследовательского государственного университета им. Н.Г. Чернышевского. URL: <http://library.sgu.ru/voin/1941/21.pdf> (дата обращения: 15.10.2023).
6. Памятка паровозника-лунинца (издание газеты «Рабочий транспорта» Рязано-Уральская ж. д. для служебного пользования). Саратов, 1942. – 49 с. // Портал Зональной научной библиотеки имени В.А. Артисевич Саратовского национального исследовательского государственного университета им. Н.Г. Чернышевского. URL: <http://library.sgu.ru/voin/1942/70.pdf> (дата обращения: 15.10.2023).
7. Балдин Г.А. Школы передовых методов работы. – М.: Трансжелдориздат, 1941. – 68 с.
8. Коробков Д. На большом клапане: Опыт борьбы за высокие скорости поездов, за экономию топлива [Материал подготовлен к печати Г.А. Балдиным]/ Дм. Коробков, ст. машинист депо Тула Моск.-Курск. ж.-д., техн.-лейт. тяги. - Тула: изд. и тип. изд-ва газ. "Коммунар", 1945. – 20 с.
9. Новое в стахановском движении на транспорте в период Отечественной войны / отв. за выпуск С.Н. Новиков М., Трансжелдориздат, 1942. – 49 с.
10. Данилов М.Х. Машинисты на фронте и в тылу. М.: Трансжелдориздат, 1941. – 23 с.
11. Восстановители железных дорог: (Сб. статей о трудовых подвигах бойцов и командиров железнодорожных войск). М.: Трансжелдориздат, 1945. – 164 с.
12. Егоров А.П. Бдительность против коварства врага. – М.: Трансжелдориздат, 1944. – 76 с.
13. Попова В.М. Механизмы формирования патриотического сознания населения в годы Великой Отечественной войны (на материалах Москвы и Московской области). Дисс. на соискание ученой степени кандидат исторических наук. Москва, 2003. – 205 с.
14. Мастера движения поездов: Сб. статей о доблестных делах передовиков-движенцев, Героев социалистического труда] / Сост.: Л. Волгин, А. Малухин, В. Кадильников и др. М.: Трансжелдориздат, 1944. - 228 с.
15. Боевые будни железнодорожников [ответ. редактор И.П. Говорченко]. - Б. м.: Политотд. прифронтовой дороги, 1941. - 48 с.
16. Кировцы в дни войны: Сборник материалов о работе железнодорожников Кировск. магистрали в дни Великой отечественной войны / предисл. П.Гарцуева. - Б. м.: Гос. изд-во Карело-Финск. ССР, 1942. – 62 с.
17. Кировцы на боевой вахте: Сборник: О боевых буднях железнодорожников



- прифронтовой магистрали им. С.М. Кирова / предисл. П.Гарцуева. - Беломорск: Госиздат Карело-Фин. ССР, 1943. – 32 с.
18. Магистрали Победы. Железнодорожники в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.): история и современность: учебное пособие / под ред.: О.В. Самылова, В.В. Фортунатова. - Санкт-Петербург: ФГБОУ ВПО ПГУПС, 2016. – 105 с.
 19. Тесельская И.П. Железнодорожный транспорт советского Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны. Дисс. на соискание ученой степени кандидат исторических наук. Владивосток, 2012. – 214 с.
 20. Боевые дни железнодорожников одного узла. М.: Трансжелдориздат, 1941. – 40 с.
 21. Всесоюзный день железнодорожного транспорта: Мат-лы и документы для докладчиков. – М.: Трансжелдориздат, 1944. – 81 с.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Бабина Наталья Александровна –

Преподаватель кафедры «История и философия»

Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения

190000, Санкт-Петербург, ул. Большая Морская, д. 67, лит. А

E-mail: babina_natalya@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Babina Natalya Alexandrovna –

Lecturer at the Department of History and Philosophy

Saint-Petersburg State University of Aerospace Instrumentation

67, Bolshaya Morskaya str., Saint-Petersburg, 190000, Russia

E-mail: chernyakov_v@vk.com