



ИСТОРИЯ И ИСТОРИОГРАФИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

УДК 930

DOI: 10.31799/2077-5687-2023-4-125-128

СТАНОВЛЕНИЕ ИСТОРИОГРАФИИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Н. А. Бабина

Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения

Рассмотрены направления изучения и систематизации работы рельсового транспорта военного периода профессиональными исследователями и публицистами первых послевоенных лет, выделены некоторые историографические особенности темы, обусловленные идеологической направленностью советской исторической науки послевоенного десятилетия.

Ключевые слова: историография, железные дороги, Комиссия по истории Великой Отечественной войны, систематизация фактического материала.

Для цитирования:

Бабина, Н. А. Становление историографии работы железнодорожного транспорта в военный период / Н. А. Бабина // Системный анализ и логистика. – 2023. – № 4(38). – с. 125 – 128. DOI: 10.31799/2077-5687-2023-4-125-128.

THE FORMATION OF THE HISTORIOGRAPHY OF RAILWAY TRANSPORT DURING THE SECOND WORLD WAR

N. A. Babina

St. Petersburg State University of Aerospace Instrumentation

The directions of study and systematization of the work of rail transport during the war period by professional researchers and publicists of the first post-war years are considered, and some historiographical features of the topic, determined by the ideological orientation of Soviet historical science of the post-war decade, are highlighted.

Keywords: historiography, railways, Commission on the History of the Great Patriotic War, systematization of factual material.

For citation:

Babina N. A. The formation of the historiography of railway transport during the Second World War / N. A. Babina // System analysis and logistics. – 2023. – № 4(38). – p. 125 – 128. DOI: 10.31799/2077-5687-2023-4-125-128.

Один из самых авторитетных исследователей в области рельсового транспорта Г.А. Куманев отметил, что в послевоенный период «число публикаций, касающихся в той или иной мере вопросов истории железнодорожного транспорта в 1941-1945 гг., резко сократилось. Достаточно отметить, что за первое послевоенное десятилетие Трансжелдориздатом (которым в годы войны была выпущена подавляющая часть этой литературы) не было издано ни одной специальной фундаментальной работы, где раскрывалась бы борьба советских железнодорожников за обеспечение нужд фронта и тыла в годы минувшей войны. Прекратил печатание статей по данной проблематике и журнал «Железнодорожный транспорт». Трансжелдориздат и журнал «Железнодорожный транспорт» не откликнулись и на такие памятные даты, как десятилетие (1955 г.), пятнадцатилетие (1960 г.), двадцатипятилетие (1970 г.) победы в Великой Отечественной войне, двадцатилетие (1961 г.) и тридцатилетие (1971 г.) со дня нападения гитлеровской Германии на СССР» [1, 31-32]. Г.А. Куманев объяснил этот перерыв необходимостью всесторонней научной разработкой темы, глубокого осмысления опыта работы железнодорожного транспорта, что требует определенного времени [2, 17].



Профессиональная историография военного транспорта зародилась в 1941 г.¹ Изучение истории войны велось по горячим следам событий, при отсутствии всей совокупности необходимых документальных материалов. К началу 1942 г. при Академии наук была создана Комиссия по истории Великой Отечественной войны². Главная задача Комиссии заключалась в сборе материалов и документов по истории Отечественной войны, подготовке хроники обороны Москвы, изучении истории боевых действий отдельных воинских частей. Аналогичные комиссии были созданы также при ЦК ВЛКСМ, наркоматах, в армии и на флоте, в областях, краях и республиках, а затем в районах, освобожденных от оккупации. В основу методики собирания документов участников войны и тружеников тыла были положены такие основные требования, как минимальный разрыв во времени и непосредственное общение с участниками событий. Предлагалось три варианта систематизации, компоновки документальных свидетельств: "1) Можно представить историю части в виде связного единого рассказа, хронологически и логически последовательного, документально обоснованного, развертывающего картины боевой жизни части. 2) Можно составить сборник рассказов о героях части. 3) Наконец, можно рассказать лишь особо интересные боевые этюды и показать людей, отличившихся в них" [3]. Организационно комиссия создавалась и работала при поддержке ЦК и МК ВКП(б), при содействии государственных и военных органов, научных, культурных и общественных организаций. Это, с одной стороны, облегчало доступ к различным объектам (боевым и производственным) исследования и способствовало контактам с руководителями и командирами разных рангов, но, с другой создавало ситуацию определенной запрограммированности в деятельности Комиссии, обуславливая ее идеологическую и политическую направленность. Основная задача Комиссии состояла в сборе материалов, которые не откладываются в архивах. В конце 1945 г. Комиссия была упразднена. Ее материалы были переданы в Институт истории АН СССР. За годы войны в эту организаторскую и исследовательскую работу включились новые силы. Это были специалисты-историки, государственные, общественные и военные деятели, политработники. Героика в деятельности тружеников магистралей военных лет нашла свое обобщение в публицистических сборниках «Трансжелдориздата» 1944-1950-х годов. Региональные издательства также освещали подвиги железнодорожников в тематических очерковых сборниках первых послевоенных лет: в Ленинграде в 1945 г. была опубликована коллективная монография «На фронтовой магистрали: Из опыта работы ленинградских железнодорожников в дни Отечественной войны» [4]. Популяризатором доблестной службы тружеников магистралей военных лет выступил А.И. Августынюк, штатный историк Октябрьской дороги³. На основе своего дневника блокадного времени в 1945 году А.И. Августынюк опубликовал работу «Сквозь блокаду. Записки железнодорожника», а в 1948 году выпустил в свет книгу «В огненном кольце» о героической борьбе железнодорожников за Ленинград в годы Великой Отечественной войны [5]; в Сталинграде были изданы обобщающие работы В.Ф. Кадильникова⁴ о Героях Социалистического труда – сталинградских железнодорожниках (последняя работа В.Ф. Кадильникова по данной тематике вышла в свет в 1962 г.) [6]. Личная доблесть и персональное мужество героев-железнодорожников до сих пор популяризируются в литературе о Великой Отечественной войне и Великой Победе, особенно к юбилейным

¹ См. сайт Института российской истории РАН: <http://iriran.ru/?q=node/405>

² Сайт Комиссии по истории Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. <http://komiswow.ru/>

³ Августынюк Александр Иванович (1908-1989) – как заместитель начальника Ленинград-Финляндского отделения организовывал движение по Дороге Победы, после войны работал ревизором по безопасности движения Северо-Западного округа путей сообщения, помощником начальника Ленинград-Московского отделения, в последние годы жизни работал в Центральном музее Октябрьской железной дороги.

⁴ Кадильников Виктор Федорович – участник работы комиссии при политотделе Юго-Восточной железной дороги, инструктором которого работал в период ВОВ, организатор и первый директор Народного музея волгоградских железнодорожников (с 1967 г.).



датам. Однако пик публицистических изданий подобной тематики пришелся на послевоенное десятилетие. Затем, с конца 1950-х годов, героика железнодорожников исследовалась обзорно в контексте описания общего развития транспорта страны Советов, в контексте исследований профсоюзного движения или подведения итогов развития за определенный этап при переходе к очередной пятилетке [7-8].

Среди особенностей историографии военных и первых послевоенных лет, можно отметить следующее: большинство работ, написанных «по горячим следам», были незначительными по объему, вследствие ограничения доступа исследователей к документам государственных и ведомственных архивов и прекращения журналом «Железнодорожный транспорт» публикации материалов по военно-исторической проблематике базировались на материалах центральной и местной печати, на воспоминаниях очевидцев и опубликованных данных [9], что отразилось на степени теоретических обобщений. В изданиях часто отсутствует справочно-библиографический аппарат, указания на архивные источники, нет четко обозначенного понятийного аппарата (например, разграничения понятий железнодорожного транспорта и железнодорожных войск), редко расшифровываются аббревиатуры. Причиной этого можно считать то, что адресованы эти работы не исследователю, а современнику.

Обусловленные тотальным контролем цензуры цельность и единство взглядов в освещении вопросов Великой Отечественной войны и функционирования транспорта носили искусственный характер. Историография послевоенного периода не содержит примеров многообразия точек зрения, дискуссии носили заочный характер, читатель узнавал о спорных моментах из рецензий на книги, печатаемых в профильных журналах, где не предоставлялось возможности высказать контраргументы.

В целом, для данного периода (1941-1955) характерно отсутствие специальных тематических работ, посвященных обеспечению железнодорожниками боевых действий. Диссертационных исследований о железнодорожном транспорте в военный период было немного⁵. Отдельные вопросы военно-хозяйственной деятельности железных дорог освещались в диссертациях об общих проблемах войны, военной экономики, профсоюзной и партийной работе и т.п. Рубежным для выделения характерных черт квалификационных трудов этого периода можно считать 1953 г. Диссертации и авторефераты к ним, подписанные в печать до марта-апреля 1953 г., содержали многочисленные ссылки на высказывания И.В. Сталина в одном ряду с цитатами В.И. Ленина и К. Маркса; работа репрессированного Н.А. Вознесенского⁶ «Военная экономика СССР в период Отечественной войны» в них не упоминалась, приоритет в рассуждениях о работе транспорта в военное время отдавался сочинению Сталина «О Великой Отечественной войне Советского Союза». С конца весны указанного года ссылки на речи Сталина повсеместно заменились Постановлениями Коммунистической партии.

Таким образом, начальный этап историографии данной темы характеризуется накоплением и систематизацией фактического материала по обеспечению железнодорожниками передислокации и снабжения войск, эвакуации промышленности в тыл страны, развитию многообразных форм социалистического соревнования и проявления героизма и трудовой доблести на железных дорогах, государственно-партийная деятельность по организации управления на транспорте; обозначаются направления последующих исследований [10] по сбору фактов и изучению деятельности железнодорожников в годы войны.

⁵ Диссертации по железнодорожной тематике, защищенные с 1934-1955 гг.: библиографический указатель. М.: Трансжелдориздат, 1957. – 155 с.

⁶ Вознесенский Николай Алексеевич (1903-1950) – член Государственного комитета обороны (1942-1945), председатель Государственной плановой комиссии при Совете народных комиссаров (Совете министров) СССР (1942-1949).



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Куманев Г. А. Великая Отечественная война и железнодорожный транспорт СССР (Историография проблемы) // История и историки. Историографический ежегодник. 1971 / Академия наук СССР, Институт истории; отв. ред. М.В. Нечкина. М., 1973. – С. 26-44.
2. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941-1945. М.: Наука, 1988. – 368 с.
3. Альтман М. М. Организация собирания и использования документов личного происхождения о Великой Отечественной войне (из опыта работы ЦГА СССР и Государственных архивов Российской Федерации): дисс. на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 05.25.02. Москва, 1991. – 204 с.
4. На фронтовой магистрали: Из опыта работы ленинградских железнодорожников в дни Отечественной войны. Л.: Ленинградское газетно-журнальное и книжное издательство, 1945. – 107 с.
5. Августынюк А.И. Сквозь блокаду. Записки железнодорожника. Л.: Лениздат, 1945. – 142 с. Он же. Стальные магистрали. Л.: Молодая гвардия, 1951. – 236 с. Он же. В огненном кольце: Героическая борьба железнодорожников за Ленинград в годы Великой Отечественной войны. Л.: Лениздат, 1948. – 208 с.
6. Кадильников В.Ф. На огневых коммуникациях: железнодорожники Сталинграда в Отечественной войне. Сталинград: Сталингр. обл. книгоизд-во, 1945. – 62 с. Он же. Герои социалистического труда – сталинградские железнодорожники. Сталинград: Обл. кн-во, тип. Обл. упр. изд-в и полиграфии, 1947. – 16 с.
7. Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. М.: Транспорт, 1967. – 324 с.
8. Советские железнодорожники: Очерки о делах и людях ж.-д. транспорта СССР. Предисл. Е.Чередниченко. М.: Профиздат, 1970. – 352 с.
9. Веденева Н.К. Железнодорожный транспорт Поволжья в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). Дисс. на соискание ученой степени кандидат исторических наук. Куйбышев, 1984. – 241 с.
10. Третьяков А., Литвин Г. Глубоко изучить опыт работы транспорта в войне // Железнодорожный транспорт. – 1945. - № 5-6 (переиздано: Железнодорожный транспорт. – 2007. - № 9. С. 80-81).

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: babina_natalya@mail.ru