

- 17 **Малиновский, Р. Я.** Величие победы / Р. Я. Малиновский. – М. : Воениздат, 1965. – 552 с.
- 18 **Мерецков, К. А.** На службе народу: Страницы воспоминаний / К. А. Мерецков. – М. : Политиздат, 1968. – 274 с.
- 19 **Москаленко, К. С.** На юго-западном направлении. Воспоминания командарма. В 2 кн. / К. С. Москаленко. – М. : Воениздат, 1979.
- 20 **Рокоссовский, К. К.** Солдатский долг / К. К. Рокоссовский. – М. : Военное издательство, 1968. – 356 с.
- 21 **Ротмистров, П. А.** Стальная гвардия / П. А. Ротмистров. – М. : Воениздат, 1984. – 272 с.;
- 22 **Штеменко, С. М.** Генеральный штаб в годы войны / С. М. Штеменко. – М. : Воениздат, 1968. – 416 с.
- 23 **Анфилов, В. А.** Бессмертный подвиг: Исследование кануна и первого этапа Великой Отечественной войны / В. А. Анфилов. – М. : Наука, 1971. – 544 с.
- 24 9 мая 1945 года / ред. А. М. Самсонов. – М. : Наука, 1972. – 770 с.
- 25 **Колтунов, Г. А.** Курская битва / Г. А. Колтунов, Б. Г. Соловьев. – М. : Воениздат, 1970. – 400 с.
- 26 Освобождение Белоруссии. 1944. – М. : Наука, 1970. – 774 с.
- 27 **Самсонов, А. М.** Крах фашистской агрессии 1939–1945 : Исторический очерк / А. М. Самсонов. – 2-е изд., исп. и доп. – М. : Наука, 1980. – 727 с.
- 28 Сталинградская эпопея. – М. : Наука, 1968. – 720 с.
- 29 Великая Отечественная война, 1941–1945: энциклопедия. – М. : Советская энциклопедия, 1985. – 832 с.
- 30 Беларусь у Вялікай Айчыннай вайне, 1941–1945: Энциклапедыя / рэдкал. : І. П. Шамякін [і інш.]. – Мн. : БелСЭ, 1990. – 680 с.

УДК 656.2(47+57)«1941/45»

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПОСЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Н. А. РЯБЦЕВА

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

В период Великой отечественной войны железнодорожному транспорту республики оккупанты нанесли крупнейший ущерб. Почти полностью были выведены из строя железнодорожные узлы Витебск, Минск, Гомель, Орша, Могилев, Полоцк, Барановичи и др. Из общей протяженности в 5,5 тыс. км железнодорожного полотна немецко-фашистские захватчики уничтожили свыше 4 тыс., разрушили или вывезли 3,5 тыс. стрелочных переводов, сожгли около 90 % строений жилого фонда и производственных зданий железных дорог. Например, Минская железная дорога, которая

находилась в полосе военных действий и на территории, временно оккупированной врагами, подвергалась значительным разрушениям. Разрушено было около 1454 км пути, 1076 искусственных сооружений (мосты, трубы и прочие сооружения), почти вся линия связи, вагонные и паровозные депо [6, л. 122].

С первых дней освобождения от фашистских захватчиков в восточных районах Беларуси началось полномасштабное восстановление народного хозяйства. В Постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 21 августа 1943 г. «О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от немецкой оккупации» был специальный раздел, касающийся железнодорожного транспорта. Неотложными задачами Народного комиссариата путей сообщения СССР, местных партийных и советских органов признавались скорейшее восстановление и строительство путей, вокзалов, необходимых зданий и помещений.

Задачи окончательного возрождения и дальнейшего укрепления транспортного хозяйства возлагались на специально созданное управление строительно-восстановительных работ (УСВР), которое подчинялось Центральному управлению Народного комиссариата путей сообщений (НКПС) СССР. Привлекались и специальные формирования комиссариата: головные ремонтные поезда, машинно-путевые станции (МПС), рельсосварочные поезда, паровозные колонны, поезда по ремонту водообеспечения (водремы), поезда по ремонту подвижного состава (подремы), вагоноремонтные колонны. Были задействованы и другие специализированные управления комиссариата. Действовали Оршанская и Витебская оперативные группы будущих строительно-восстановительных участков (СБУ). Для проведения восстановительных работ первой очереди прибыли специалисты с Московско-Донбасской и Омской магистралей. Последние составили ядро вновь созданного УСВР Белорусской дороги. Начали функционировать оперативные группы на станциях Гомель, Кричев и Новобелицкая. К началу 1944 г. на восстановлении уже были заняты 2680 человек [1, с. 263, 264]. Однако остро не хватало стройматериалов, транспорта, горючего, механизмов, инструмента.

Первыми начали возрождение транспортного хозяйства железнодорожные войска, которые прибывали в освобожденные районы вслед за наступающей Красной Армией. В их обязанность, как правило, входило открытие в кратчайший срок движения воинских эшелонов к линии фронта.

К началу 1945 г. наибольший объем работ по восстановлению транспортного хозяйства приходился на УСВР Белорусской магистрали и коллектив самой железной дороги, остальной – на воинские подразделения, «Спецмостотрест», «Мосторемтоннель» и другие организации. Для

восстановления дорог организовывалась массовая помощь местного населения.

Уже в начале 1945 г. удалось добиться существенных успехов в возрождении дорог. Было восстановлено и сдано в эксплуатацию более одной тысячи объектов, в т. ч. 9 паровозных депо и мастерских на 68 столб, 47 мостов. Вновь отреставрированы и отстроены десятки служебно-технических зданий (для кондукторских резервов, технических контор, стрелочных будок), вокзалы на станциях Добруш, Новобелицкая, Закопье, Рогачев, Быхов, Коммунары, Бельковичи, Кричев, Чаусы, Луполово, сортировочная горка в Гомеле.

Однако, несмотря на начатые восстановительные работы, остро не хватало стройматериалов, горючего, механизмов, инструмента, а главное – квалифицированных кадров. Среднегодовая численность рабочих и служащих в народном хозяйстве СССР составила в 1940 г. 31,2 млн человек. К моменту освобождения территории Беларуси резко сократилась численность всего городского населения, фактически не имелось квалифицированных рабочих кадров.

Параллельно с восстановительными работами на белорусских магистралях решалась проблема кадрового обеспечения транспортными строителями самых различных специальностей. Проблема обеспечения железных дорог квалифицированными кадрами массовых профессий решалась за счет пополнения рабочих с других дорог и организаций МПС СССР. Например, в 1945 г. на Брест-Литовскую железную дорогу было направлено почти 1600 рабочих массовых профессий [8, л. 153]. В 1946 г. на Западную магистраль приехало работать 7548 квалифицированных кадров [10, л. 28]. Но этого было недостаточно. Увеличение объема работы железнодорожного транспорта после окончания Великой Отечественной войны требовало своевременного пополнения белорусских магистралей квалифицированными кадрами, способными обеспечить бесперебойную и безаварийную работу транспорта.

Основным источником пополнения рабочих кадров в первые послевоенные годы являлось местное население. Например, в 1945 г. на Брест-Литовской железной дороге из 25940 рабочих массовых профессий 23844 человека были из числа местных жителей, причем 4232 из них – женщины, а 1536 – молодежь до 18 лет [8, л. 153].

Отделы кадров железных дорог Беларуси ежемесячно проводили большую работу по привлечению на транспорт местного населения в целях укомплектованности штата и создания необходимого резерва. Прием новой рабочей силы на дорогу производился в основном методом индивидуального набора. В работе применялись различные формы. Систематически вывешивались массовыми тиражами объявления, выделялись уполномоченные для связи с колхозами, сельсоветами,

райсоветах, райвоенкоматах по вопросу набора рабочей силы из местного населения и демобилизованных.

Подготовка новых квалифицированных рабочих кадров, в период восстановления народного хозяйства, для железных дорог Беларуси проходила по двум основным направлениям: в специально восстановленных и созданных для этого железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения и на предприятиях железнодорожного транспорта с отрывом и без отрыва от производства.

Кадры молодых рабочих в этот период не имели достаточного уровня подготовки, так как были сформированы в экстремальных условиях военного времени. Поэтому именно подбору и подготовке квалифицированных рабочих кадров массовых профессий уделялось большое внимание на железнодорожном транспорте республики.

Восстановление учебных заведений и учреждений технической пропаганды на железнодорожном транспорте Беларуси начиналось в первые дни освобождения от немецко-фашистских захватчиков.

На Брест-Литовской железной дороге в 1944 г. были открыты Брестская (5 августа), Барановичская (20 августа) дорожно-технические школы с пропускной способностью 250 человек каждая [8, л. 154; 9, л. 18]. В этих дорожно-технических школах готовили специалистов по связи на железнодорожном транспорте, движению и грузовой работе. За 1944 г. в Барановичской дорожно-технической школе было обучено 353 человека, в Брестской – 321 рабочий. В 1945 г. в этих дорожно-технических школах было подготовлено более 1000 квалифицированных кадров массовых профессий [9, л. 183].

Позднее были открыты Гродненская школа паровозных машинистов, в которой готовили квалифицированные кадры по паровозному хозяйству. В Столбцовой технической школе обучались будущие специалисты вагонного хозяйства. Также дорожно-технические школы были открыты на Минском, Полоцком, Могилевском, Жлобинском и других отделениях железных дорог Беларуси.

Во второй половине 1944 г. были открыты железнодорожные училища в Гомеле и Минске, которые закреплялись за базовыми предприятиями, паровозными и вагонными депо [3, с. 115; 11, с. 3]. Училища железнодорожного профиля начали подготовку машинистов, помощников машинистов, слесарей паровозных и вагонных, токарей, столяров, монтеров сигнализации, централизации и блокировки, поездных вагонных мастеров, бригадиров пути и др.

Непосредственно большую роль в подготовке рабочих кадров массовых профессий для железнодорожных магистралей Беларуси сыграли школы фабрично-заводского обучения (ФЗО). Они открывались при Управлении строительно-восстановительных работ Белорусской, Брест-Литовской и

Западной железных дорог и имели шести- или восьмимесячный период обучения. Школы фабрично-заводского обучения могли в короткие сроки дать для строительно-восстановительных работ на железных дорогах Беларуси квалифицированные кадры строителей по таким специальностям, как моляры, столяры, штукатуры, каменщики, плотники, кочегары, кровельщики, печники, стекольщики и др.

Железнодорожные училища и школы фабрично-заводского обучения относились к учебным заведениям системы Государственных трудовых резервов.

Для достижения максимальных результатов в деле подготовки квалифицированных кадров в процессе работы привлекались квалифицированные рабочие, стахановцы, передовые инженерно-технические работники, которые после освобождения территории Беларуси направлялись с других железных дорог в порядке пополнения.

Таким образом, после освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков были восстановлены учреждения технической пропаганды, железнодорожные училища, школы фабрично-заводского обучения. Привлечение высококвалифицированных кадров и передовиков производства к делу подготовки кадров массовых профессий с отрывом и без отрыва от производства позволило уже в 1945 г. Брест-Литовской, Западной и Белорусской железным дорогам перевыполнять план подготовки кадров в среднем на 181,5 % (подсчитано автором по материалам [4, с. 78, 86; 9, л. 18]).

В сентябре 1946 г. состоялась VIII сессия Верховного Совета БССР, которая приняла Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства». В нем возрождение железных дорог расценивалось как одна из кардинальных экономических и социальных проблем того времени. До конца 1950 г. предусматривалось полностью завершить капитальное восстановление мощных двухколейных магистралей Москва – Минск – Брест, Москва – Минск – Калининград и ряда других основных линий со всеми искусственными сооружениями и хозяйственными объектами. В целом по республике предстало за пятилетку уложить новые рельсы более чем на 3 тыс. км пути с частичным или полным восстановлением всего верхнего строения [8, л. 153].

Понятно, что такие масштабные задачи восстановления железнодорожного хозяйства требовали кадры с более высокой квалификацией, чем при восстановительных работах первой очереди.

После окончания Великой Отечественной войны на железнодорожные магистрали Беларуси начали возвращаться демобилизованные квалифицированные кадры. Например, в 1946 г. на Белорусскую, Брест-Литовскую и Западную железную дорогу возвратилось более 7000 квалифицированных рабочих массовых профессий [5, л. 153, 176; 7, л. 28].

Благодаря этому железные дороги Беларуси пополнились квалифицированным качественным составом, а молодежь получила возможность повышать свой производственный уровень без отрыва от производства. В этом же году с белорусских железных дорог было отправлено на учебу с отрывом от производства почти 3200 молодых рабочих, не имеющих производственной квалификации [5, л. 153, 184, 185; 7, л. 25].

В 1946 г. общий контингент обучающихся в учреждениях системы Государственных трудовых резервов на белорусских магистралях составлял более 2000 человек (подсчитано автором по материалам [5, л. 150, 200; 7, л. 9; 5, л. 150, 200]). В этом же году из железнодорожных училищ и школ фабрично-заводского обучения на Белорусскую, Брест-Литовскую и Западную магистрали пришло работать более 1300 рабочих кадров (подсчитано автором по материалам [5, л. 151, 176; 7, л. 7–9]).

В отличие от восстановительных работ первой очереди введенные за пятилетку в строй железнодорожные линии отличались лучшей технической оснащённостью. Если во время войны часто укладывали в путь рельсы длиной 3,5 м и даже короче (так называемые рубки), не насыщенные антисептиками шпалы, а искусственные сооружения обычно делали временного типа, то теперь проводили их капитальное восстановление в соответствии с техническими требованиями и с расчетом на будущее. Шпалы и рельсы, которые за продолжительное время эксплуатации имели большой износ, заменяли новыми. До конца пятилетки из общего количества шпал главного пути на Западной магистрали примерно треть была уложена в 1946–1950 гг.

На более высокой технической основе, чем до войны, были восстановлены локомотивное и вагонное хозяйство. С этой целью за пятилетку израсходовали свыше 10 млн рублей. В депо, мастерских заметно прибавилось цехов по ремонту и осмотру подвижного состава.

За годы пятилетки возросли энергетические мощности предприятий железнодорожного транспорта, а потребление электроэнергии увеличилось в 2,8 раза. Появились новые электро- и трансформаторные подстанции, были восстановлены разрушенные. Транспортное хозяйство пополнилось большим количеством паровых турбин и машин, локомотивов, дизелей, генераторов, силовых трансформаторов.

Впечатляющим было и оснащение новой техникой. Даже опытнейшие машинисты приходили в восторг от поступивших мощных паровозов серий Л и СО, четырехосных грузовых и цельнометаллических пассажирских вагонов, почти в 3 раза увеличилось общее количество спальных мест.

На первую послевоенную пятилетку приходятся и первые послевоенные выпуски в Оршанском, Гродненском, Брест-Литовском и Гомельском железнодорожных техникумах, которые готовили техникумов по многим специальностям. В эти годы техникумы дали железнодорожному

транспорту более 1800 молодых специалистов. В одном только Брестском техникуме за пять лет было подготовлено 593 дипломированных техника (подсчитано авторам по материалам [8, л. 128; 4, с. 102]). Всего же в трудовые коллективы предприятий и организаций белорусских железнодорожных магистралей за пятилетку прибыло более 2800 дипломированных специалистов [10, л. 145].

Претерпела изменения и структура управления. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР центральное место в системе принятых мер заняло создание железнодорожных округов. В них концентрировалась вся деятельность подведомственных дорог. Начальник округа наделялся большими полномочиями: распоряжался подвижным составом, оборудованием и материалами, решал все кадровые вопросы. Магистрали Беларуси (Западная, Белорусская, Белостокская, Брест-Литовская) и Литвы вошли в состав Западного округа, а его управление расположилось в Вильнюсе.

Новым звеном в системе организации управления на транспорте явились и основанные в 1946 году отделения дорог. Главной их функцией являлось улучшение руководства низовыми линейными хозяйственными единицами, которые им передавались. На территории Беларуси начали действовать Витебское, Молодечненское, Минское, Полоцкое, Оршанское (Западная дорога), Могилевское, Гомельское, Жлобинское (Белорусская), Лунинецкое, Брестское, Гродненское, Барановичское (Брест-Литовская) отделения. С 15 октября 1946 г. прекратила (в связи с передачей области в состав Польши) деятельность Белостокская магистраль как самостоятельная административно-хозяйственная единица. От нее к Брест-Литовской дороге перешло Лидское отделение движения, к Западной – Молодечненское. Были ликвидированы как малодейственные Волковысские отделения движения и паровозного хозяйства, Лидский, Калинковичский и Волковысский вагонные участки. С целью улучшения организации движения поездов отдельные участки были перераспределены между дорогами и отделениями.

Благодаря усилению технической оснащённости и улучшению организации перевозок стала возможна высокая эффективность в использовании подвижного состава, по отдельным показателям значительно превзошедшая и довоенный уровень, и пятилетнее задание. Наиболее успешно коллективы дорог справились с выполнением такого универсального показателя, как оборот вагона. Заслуживает внимания в этом отношении работа Брест-Литовских железнодорожников. Они добились в 1950 г. втрое более скорого оборота вагонов, чем перед войной. Был превзойден и довоенный уровень среднего веса грузового состава. В целом у железнодорожников Беларуси за пятилетку выросла производительность труда, они обеспечили увеличенные объемы перевозок.

На основе совершенствования способов формирования поездов, роста технической вооруженности диспетчерских служб, повышения квалификации кадров и других мер, широко проводимых на дорогах республики, были достигнуты высокие показатели, характеризующие движение поездов. В 1947 г. процент отправления и следования грузовых поездов по графику на всех трех дорогах превысил уровень 1940 г. Несмотря на неудовлетворительное состояние путей, железнодорожникам удалось в 1949 г. на Западной и Белорусской дорогах достигнуть, а в 1950 г. даже превзойти, техническую скорость грузовых поездов, достигнутую в 1940 г. и при этом получить более высокие показатели, чем в среднем по стране.

К концу первой послевоенной пятилетки качественный и количественный состав рабочих кадров массовых профессий на белорусских железных дорогах улучшился. Общий контингент кадров массовых профессий на Белорусской железной дороге составлял 33511 рабочих при плане 32964 (101,6 %); на Брест-Литовской соответственно 26310 при 25867 (101,7 %); на Западной магистрали – 51817 при 51749 (100,1 %). По таким решающим службам, как паровозная, движения, вагонная, пути, связи, коммерческая, пассажирская белорусские железные дороги были укомплектованы кадрами ведущих профессий более чем на 100 %.

Список литературы

- 1 Железная дорога Беларуси: История и современность / под общ. ред. В. Г. Рахманько. – Мн. : Триолета, 2001. – 488 с., ил.
- 2 **Лыч, Л. М.** Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943–1970 гг.) / Л. М. Лыч. – Мн. : Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.
- 3 **Мазурова, Я. С.** Государственные трудовые резервы Белоруссии в годы послевоенной пятилетки / Я. С. Мазурова. – Мн., 1976. – 207 с.
- 4 НА РБ. – Ф. 4. – Оп. 18. – Д. 62.
- 5 НА РБ. – Ф. 1031. – Оп. 1. – Д. 213.
- 6 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1399.
- 7 НА РБ. – Ф. 1031. – Оп. 1. – Д. 220.
- 8 НА РБ. – Ф. 1117. – Оп. 1. – Д. 1358.
- 9 НА РБ. – Ф. 1117. – Оп. 1. – Д. 1389.
- 10 НА РБ. – Ф. 1031. – Оп. 1. – Д. 1547.
- 11 У старэйшым чыгуначным вучылішчы // Чырвоная змена. – 1946. – 26 ліст.

УДК 94(46+57)«1941/45»

ЭВАКУАЦІЯ ЛЮДСКІХ І МАТЕРІАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ С ТЕРЫТОРЫІ ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТІ