

Эвакуация населения СССР железнодорожным транспортом в годы войны (1941-1945)

Ешпанов Владимир

Рассматривая вопрос эвакуации людского контингента нужно помнить что готовый механизм решения этого вопроса к началу войны отсутствовал, порядок эвакуации регулировался рядом постановлений, принятых уже в военное время.

Для организации эвакуации 24 июня 1941 г. был создан Совет Полит бюро ВКП (б) посчитало, что главную роль в данном процессе должен играть Народный комиссариат путей сообщения, поэтому Председателем совета по эвакуации назначили наркома путей сообщения СССР Л.М. Кагановича. Перед советом стояли сложные задачи: решение вывоза, размещение и выделение дополнительного железнодорожного транспорта.

По мере осложнения обстановки на фронте, объем эвакуации населения возрастал. В июле 1941 г. стало ясно, что Л.М. Каганович, перегруженный делами на транспорте, не может обеспечить надлежащую службу Совета по эвакуации. В связи с чем, ГКО принимает решение о реорганизации: Постановлением №17 от 3 июля 1941г. Председателем Совета по эвакуации назначили Н.М. Шверника, а заместителем стал М.Г.Первухин. [1] Работа совета стала проходить оперативнее, вопросы, обсуждавшиеся на заседаниях, готовились заранее. По словам А.И. Микояна: «Невозможно было эвакуировать все подряд. Приходилось с ходу выбирать, что в интересах государства эвакуировать в первую очередь». [2] На места следования и в конечные пункты прибытия транспортом Совет по эвакуации направлял своих уполномоченных. Они повседневно контролировали ход маршрута движения поездов с людьми. [3]

К операции по эвакуации населения, на восток подключились все виды Советского транспорта. Но основная нагрузка пришлось на долю железнодорожного транспорта. В постановлении ЦК ВКП (б) и СНК СССР «О порядке вывоза и размещения людей и ценного имущества» принятом 27 июня 1941 г., на НКПС возлагалось «предоставление железнодорожных транспортных средств и осуществление перевозки до пунктов размещения эвакуированного населения и государственных ценностей». [4]

Планирование работы по эвакуации людей из прифронтовых районов страны пришлось осуществлять буквально на ходу. Н.Ф. Дубровин, входивший в состав первого Совета по эвакуации, вспоминал:

«Опыт приобретался в ходе военных действий». [5] В процессе эвакуации происходило перемещение следующих категорий гражданского населения рабочих, колхозники, дети, научная и творческая интеллигенция, «категория риска», т.е. люди, которые в первую очередь могли пострадать от оккупантов (семьи начальников состава РККА, ВМФ, НКВД, партизан, партийных и советских работников), стариков и больных: персональных пенсионеров, домов престарелых и инвалидов.

Пассажирских вагонов не хватало, поэтому использовали специально оборудованные товарные вагоны, а иногда платформы. Для отправки эвакуированных зачастую использовали вагоны только что разгрузившихся воинских эшелонов, которые нередко приходилось специально оборудовать. Устраивали деревянные нары, вставляли оконные рамы, в центре вагона устанавливали железную печку, либо «на платформах между ящиками наспех сооружались шалаши из фанеры, покрытые рубероидом. Для отопления вагона употребляли уголь, доски, промасленную ветошь, даже шпалы. Запасов еды, которых могло хватить на долгий путь, с собой никто не брал. Большое скопление людей при отсутствии необходимых санитарных условий, приводило к возникновению опасности эпидемических заболеваний. В связи с этим особое внимание уделялось эвакуационным пунктам.

5 июля 1941 года вышло Постановление ЦК ВКП (б) и СНК СССР «О порядке эвакуации населения в военное время», в котором утверждалось Положение об эвакуационном пункте. В соответствии с ним на узловых станциях железных дорог стали работать эвакуационные пункты. Пункты назначения эвакуации определялись строго централизованно. Они принимали и отправляли эшелоны с людьми, организовывали их питание и медицинское обслуживание. Цепь эвакуационных пунктов протянулась на тысячи километров «от прифронтовых железнодорожных станций юга и запада страны до Восточной Сибири, Казахстана, Средней Азии». Для упорядочения процесса эвакуации выдавались каждому эвакуированному органами власти из пункта отправления на время следования по маршруту специальные справки. По которым люди получали рейсовые карточки и продукты питания в дороге.

Предполагалось, что эвакуированное население будет прибывать к месту назначения в органи-

зационном порядке, по спискам. Но фактически подобное требование часто нарушалось и на станции, прибывали сборные эшелоны. Учитывая экстремальные условия эвакуации из целого ряда областей, избежать этого было практически невозможно. Некоторые эшелоны теряли в пути более половины людей.

Эвакопункты – это комплексы учреждений для приема, обслуживания и осуществления размещения или дальнейшей эвакуации в тыл промышленных предприятий и учреждений, раненых бойцов, гражданского населения. В их задачу входило оперативное решение целого ряда проблем, возникавших в связи с непрерывным потоком прибывающих людей. Организация питания (обеспечение хлебом, кипятком, горячими обедами и отоваривание рейсовых карточек); медико-санитарное обслуживание (дезинфекция зданий эвакопунктов и проходящих эшелонов, оказание медицинской помощи нуждающимся, снятие трупов и передача их похоронным бюро); решение бытовых вопросов (хранение вещей, продажа предметов первой необходимости, определение людей в общежития); политико-массовая и культурно-просветительная работа, регистрация и учет приезжающих; выдача документов и т.п.[6]

Государство выделяло средства для помощи эвакуированным. Во второй половине 1941 г. на эти цели израсходовали около трех миллиардов рублей. Значительные средства для оказания материальной помощи ассигновали из своего бюджета профсоюзные организации.

Большинство историков выделяет две волны эвакуации: пик первой пришелся на лето по осень 1941 г., пик второй пришелся на весну по осень 1942 г.

Наибольший объем эвакоперевозок был выполнен осенью 1941 г. Каждый час по железнодорожным магистралям с октября по декабрь 1941 г. перевозилось от 100 до 150 тыс. человек.[7] ГКО 18 ноября 1941 года принял Постановление № 910 «Об ускорении продвижения эшелонов с эвакуированными рабочими, служащими и колхозниками». На НКПС возлагалась обязанность принять меры к ускоренному продвижению эшелонов с людьми, предоставляя им преимущество в отправлении перед другими поездами. Оренбургское направление с первых дней войны приобрело важное значение, как крупные пункты разгрузки, формирования поездов, обслуживание пассажиров, эвакуированного населения и раненых. До конца ноября 1941 года делом приема, размещения и трудоустройства перемещенных лиц занимались Переселенческий отдел, который вел учет приехавших в область, горсоветы, в районах – райсоветы депутатов. В период эвакуации родные и близкие часто теряли друг друга, при переезде утрачивалась связь с теми, кто воевал, находился на работах по возведению обо-

ронительных укреплений. В связи с чем, в середине января 1942 г. на Оренбургской железной дороге, создали справочное и учетное бюро, работавшее в две смены – с семи утра до двенадцати ночи. За первую половину 1942 г. поступило около 900 тыс. запросов, 167 тыс. человек удалось найти. [8]

Имелись многочисленные случаи, когда люди оказывались в одном месте, а багаж в другом. Практически на всех железнодорожных станциях Оренбургской железной дороге скапливалось большое количество неотправленных вещей. Хранились они иногда и под открытым небом, без охраны. Розыск личного имущества эвакуированных не был организован данным образом, и требовалось навести порядок в этой сфере. В конце января 1942 года нарком путей сообщения Л.М.Каганович издал приказ, согласно которому начальники дорог, пассажирских служб, станций и вокзалов обязывались проводить проверку состояния багажа и принимать меры по обеспечению его сохранности, своевременно отправления, быстрого розыска. Категорически запрещалось отправлять вещи без багажных раздатчиков. Приказом вводился ежедневный учет остатков личных вещей на ж.д. станциях и еженедельная перепись его наличия.

Для долгосрочного хранения создавались специальные базы (эвакобазы), где находились эвакуированные грузы, в том числе и личные вещи. Сложившаяся ситуация привела к сосредоточению большого числа бездокументных и не востребовавшихся вещей, а следовательно к их загромождению и порче. В соответствии с распоряжением № 1494 СНК СССР «О порядке реализации личного имущества граждан, находящегося на базах бездокументных грузов» от 6 сентября 1942 года устроили продажу, в первую очередь эвакуированным, бездокументных грузов и громоздких не востребовавшихся вещей (шкафов, гардеробов, кроватей и т.д), а предметы детской одежды передали органам народного образования для снабжения детских эвакуированных учреждений. Если в последствии находился владелец, то ему компенсировали стоимость проданного имущества.[9]

Железнодорожные перевозки находились под постоянным и строгим контролем. Начальники дорог ежедневно, не позже 22 часов, сообщали в НКПС сведения о следовании людских эшелонов и отдельных вагонов с эваконаселением по состоянию на 18 часов. Приказ наркома и начальника Политуправления НКПС обязывал руководителей дорог и пассажирских служб обеспечивать ускоренное продвижение к месту назначения всех эшелонов и вагонов с эвакуированными. Предписывалось взять на учет все поезда, в составе которых были вагоны с людьми. Детские учреждения – сады, ясли, санатории, больницы, пионерские лагеря подлежали вывозу в первую очередь.

В целях лучшей организации приема и размещения эвакуантов на узловых станциях Оренбургской железной дороги и других установили круглосуточное дежурство у кипятильников и санитарно-врачебных пунктов, в том числе и сандружиниц Красного креста.[10] На пути движения эшелонов с людьми по дороге действовали крупные пункты питания на станциях Оренбург, Актюбинск, Бузулук и Орск. При них отделы здравоохранения и местные Советы депутатов трудящихся открыли молочные кухни для грудных детей. На станциях работали ларьки. Люди получали талоны на хлеб из расчета 400 гр. на человека и талоны для детей на горячие обеды. Через каждый эвакупункт проходили тысячи людей.[11]

По Оренбургской железной дороге, а именно на крупных станциях практиковался подвоз продуктов питания и воды к поездам во время их стоянок.

Принимались меры к улучшению обслуживания эвакуированного населения. На местах помогали активисты. Так, домохозяйки Челкарского узла Максимикина и Сучкова организовали обслуживание детей проходящих эшелонов. Они взяли у Трансторгпита под отчет 200 рублей и на эти деньги ежедневно закупали хлеб, булки, сахар, масло. Женщины выходили к проходившим поездам и продавали бутерброды и чай по цене 1 руб. 20 коп. Ежедневно разносили до 500 стаканов чая и 1000 бутербродов.

В деятельности эвакупунктов существовали также недостатки, вызванные их ограниченной материальной обеспеченностью. Так, работу на эвакупунктах некоторых городов Оренбургской железной дороги осложняли холод, грязь, некачественная организация питания, отсутствие связи с рабочими и многие другие проблемы.

В обязанности эвакупунктов входило «максимальное обслуживание эвакуированных граждан, недопуская его скопления». Пребывавшие эшелоны получали дальнейшее назначение в тот или иной район, продвигаясь на соответствующую станцию, откуда на машинах или колхозных лошадях доставлялись к месту жительства, где и расквартировывались. Но встречались случаи, когда руководители районов не обеспечивали своевременно подачу подвод и люди вынуждены были находиться на железнодорожных станциях или под открытым небом. Так направленные в Троицкий район 400 эвакуированных ждали подводы в течение 8 суток, Илекский район не высылал транспорт более 6 суток.[12] Подобные факты наблюдались и в других районах, что затрудняло работу

станций Оренбургской железной дороги. Следует отметить, что с начала эвакуации первые проходящие эшелоны не направлялись в глубинные районы. Что приводило к перенасыщенности и излишней уплотненности населения при железнодорожных узлах. В свою очередь, затрудняло создание удовлетворительных жилищно-бытовых условий, медицинского обслуживания и трудоустройства. Наибольший объем эвакуперевозок был осуществлен во второй половине 1941г.

В январе 1942 г. уменьшился поток эшелонов из западных областей по Оренбургской железной дороге. В среднем за сутки проходило не более 5-6 эшелонов.

Что касается проблем эвакуации людей, то и здесь столкнулись с суровыми климатическими условиями, бытовыми проблемами, не всегда организованные встречи эвакуированных приводили к стихийному перемещению граждан, что мешало нормальной деятельности транспорта.

Итак, железнодорожному транспорту принадлежит ключевая роль в осуществлении эвакуационных перевозок населения и государственных ценностей.

Литература:

- 1) Первухин М.Г. Перебазирование промышленности // Советский тыл в Великой Отечественной войне. КН 2. Трудовой подвиг народа. – М., 1974. – С.13.
- 2) Данилов В.Н. Война и Власть: Чрезвычайные органы власти регионов в годы Великой Отечественной войны. – Саратов, 1996. – 292.
- 3) История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945. – М., 1961. Т. 2. – С.143.
- 4) Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР. – М. 1988. – С.72.
- 5) Эшелоны идут на Восток. – М., 1966. – С.202.
- 6) Потемкина М.Н. Проблемы эвакуации и эвакуированного населения на Урале в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945 гг. (историко-партийный аспект): автореферат дис. канд. ист. наук. Челябинск. – 1994. – С.19.
- 7) РГАСПИ. Ф.644. Оп.1.Д.14.Л.112.
- 8) ГАОО.Ф.- 2144.Оп.1.Д.2.Л.18-19.
- 9) Сборник указов, постановлений, решений, распоряжений и приказов военного времени. 1942-1943.- Ленинград, 1944.-С.211-212.
- 10) ОГАЧО. Ф. 1156. Оп.1.Д.59. Л.44.
- 11) ЦДНИОО. Ф. 371. Оп. 5. Д. 348. Л.24.
- 12) ЦДНИОО. Ф. 18. Оп.1. Д.855. Л. 71.

Ешпанов Владимир (22. 04. 1972 г.р.) кандидат исторических наук, доцент, проректор по воспитательной работе Актюбинского института Алматинской академии экономики и статистики Республики Казахстан. Автор свыше 30-ти научных публикаций по железнодорожному транспорту в годы Великой Отечественной войны, а также 2-х учебных пособий и 1-ой монографии.