

УДК 94:60

***МОБИЛИЗАЦИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ СССР
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ***

Ешпанов В.С.

доктор исторических наук, профессор

Казахский университет технологии и бизнеса

Республика Казахстан, г. Нур-Султан

Аннотация. В представленной работе раскрыты вопросы организации труда, мобилизации трудовых ресурсов и их использования на железнодорожном транспорте в чрезвычайных условиях в годы великих испытаний. Целостную картину процесса мобилизации людских ресурсов в годы Великой Отечественной войны невозможно воссоздать без анализа железнодорожного транспорта. Анализируются способы и формы обеспечения рабочей силой экономического сектора страны трудовой мобилизацией населения СССР. Показаны меры по привлечению к трудовому процессу эвакуированного населения, пенсионеров, женщин, подростков. Тяжелейший, в суровых условиях ударный труд на транспорте стал нормой жизни, позволив в конечном итоге решить исход войны. Таким образом, сама жизнь настоятельно диктует сегодня необходимостью объективного и всестороннего изучения ценнейшего опыта военного периода.

Ключевые слова: Мобилизация, трудовые ресурсы, Великая Отечественная война, железнодорожный транспорт, формы труда.

***MOBILIZATION OF LABOR RESOURCES
BY RAILWAY TRANSPORT OF THE USSR
IN THE YEARS OF THE GREAT PATRIOTIC WAR***

Yeshpanov V.S.

*Doctor of Historical Sciences, Professor
Kazakh University of Technology and Business
Republic of Kazakhstan, Nur-Sultan*

Annotation. The presented work discloses the issues of labor organization, mobilization of labor resources and their use in railway transport in emergency conditions during the years of great trials. A holistic picture of the process of mobilizing human resources during the Great Patriotic War cannot be recreated without an analysis of railway transport. The methods and forms of providing the country's economic sector with labor force of labor mobilization of the population of the USSR are analyzed. The measures for attracting the evacuated population, pensioners, women, adolescents to the labor process are shown. The hardest, in harsh conditions, shock work in transport became the norm of life, eventually allowing to decide the outcome of the war. Thus, life itself insistently dictates today the need for an objective and comprehensive study of the most valuable experience of the war period.

Key words: Mobilization, labor resources, the Great Patriotic War, railway transport, forms of labor.

С началом Великой Отечественной войны в СССР началась общая мобилизация. Отечественная политическая система накануне и в годы Великой Отечественной войны носила ярко выраженный мобилизационный характер. Исключительная по трудности обстановка, сложившаяся в начале войны, потребовала экстренных мер высшего политического и военного руководства страны. Обладая неограниченными бесконтрольными полномочиями, власть оперативно включала в решение задач военного времени всё население. Мобилизация проводилась на территории всей страны и распространялась на все виды вооруженных сил, экономику

государства и его различные институты. Начало мобилизации военнообязанных было объявлено на 23 июня 1941 года, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22.06.1941 года, по 14 из имевшихся тогда 16 военных округов[1,с.37]. Свидетельством всенародного характера всеобщей мобилизации является то, что непосредственно в трудовых действиях принимали участие люди различные по национальной, конфессиональной, половозрастной, профессиональной, социальной принадлежности. В начале войны железнодорожники начали активно включаться в процесс мобилизации, их отправляли на фронт. Однако затем правительство, оценив ситуацию с нехваткой квалифицированных кадров на железных дорогах и чтобы не сорвать планы мобилизации, приняло решение вернуть железнодорожников из действующей армии на железную дорогу и далее не призывать их на фронт. Однако данное постановление не было выполнено полностью, и многие железнодорожники мужественно сражались в рядах Советской Армии[2,с.59].

Политика мобилизации людских ресурсов в годы Великой Отечественной войны предполагала пополнения. Проведение мобилизационных мероприятий регламентировалось основными положениями «Наставлений по мобилизационной работе». Согласно данному документу, мобилизация объявлялась Указом Президиума Верховного совета[3,с.88].

В данных условиях железнодорожники принимали участие в мобилизации людских ресурсов также непосредственно в районе боевых действий. В дни битвы под Москвой работники Московской железной дороги проявили героизм и под огнем врага стойко выполняли свой долг. Они смогли перебазировать важные правительственные и промышленные объекты вглубь страны. Рабочие Курской магистрали в ходе боев под Курском сыграли важную роль в доставке для фронта боеприпасов и оружия.

Во время перерегистрации рабочие с 4-го разряда и выше, инженерно - технические работники, работавшие непосредственно на производстве и эвакуированные вместе с предприятиями и учреждениями, ставились на специальный учет. Рабочих и служащих, не работающих на производстве в связи с эвакуацией, освобождали от брони и в возрасте до 45 лет призывали в Красную Армию. Что касается железнодорожников, то их не призывали в армию согласно распоряжению правительства, но, однако более 50 тысяч рабочих железной дороги не возвратились из армии на рабочие места.

Приказ НКО СССР от 02.01.1944года, обязывал военкоматы провести очередную перерегистрацию военнообязанных. Она состоялась в конце февраля – начале марта [4]. Особенность данной перерегистрации состояла в проверке работы по учету военнообязанных, прибывших с фронта по ранению или инвалидами войны. В 1944 году после массовых мобилизаций предыдущих лет цифры выявленных людских ресурсов не могли быть высокими. Ставка, на наш взгляд, делалась на фактор времени, способствовавший, как представлялось, выздоровлению после лечения, прибывших с фронта по ранению участников войны. Однако определенная часть по медицинским показателям оставалась инвалидами, т.е. не годными к несению службы. Молодых специалистов готовили для работы на железной дороге, в частности на Оренбургской железной дороге, подготовили более тысячи специалистов различного профиля.

В критический период войны, в 1942 году мобилизация людских ресурсов достигла своего апогея. На общих основаниях призывались граждане старших возрастов, до того пользовавшиеся отсрочками от призыва по болезни и оставшиеся не мобилизованными по другим признакам [5]. Военными комиссариатами была разбронирована и переосвидетельствована часть военнообязанных разных возрастов, а на их места пришли пожилые люди, женщины и подростки. Некоторые послабления при призыве по мобилизации для новобранцев стали вводиться только после перехода

стратегической инициативы на сторону Советской Армии. По железным дорогам СССР сотрудники транспорта активно участвовали в мобилизации военнообязанных. Так по Московской железной дороге в 1942 году мобилизовали более 100 тыс. человек, направленных на фронт. Людской контингент, прибывавший по направлениям НКО в помощь железнодорожникам, медкомиссий не проходил, и поэтому на строительство привлекалось большое число больных и неспособных к физическому труду. По заключению медиков, нетрудоспособных отправляли домой.

(таблица 1.) [6].

Таблица 1. Число мобилизованных комитетом по учёту и распределению рабочей силы в 1942—1945 годы (тысяч человек)

	На постоянную работу в промышленность, строительство, транспорт	В школы, ФЗО и РУ	На сезонные работы	Всего
Всего за 1942—1945 гг., в том числе:	3 010,4	2121,4	6 751,2	11 883,0
1942 г.	733,9	826,0	1 395,6	3 955,5
1943 г.	890,7	770,6	2 039,1	3 700,4
1944 г.	1 113,3	499,8	2 227,2	3 840,3
1945 г.	272,5	25,0	1 089,3	1 386,8

Женщины, не имевшие детей, (за исключением беременных), а также женщины имевшие детей до 16 лет, назначались преимущественно в учреждения армейского тылового района [7,с.124]. На железной дороге женщины во многом заменяли мужчин призванных в армию, получали навыки работы на железной дороге, осваивали специальности. На Южно-Уральской дороге в годы войны более 500 женщин работали в системе перевозок стратегических грузов.

Мобилизация женщин в трудовые ресурсы, как правило, проводилась по специальным распоряжениям с целевым назначением. Тысячи женщин трудились на железных дорогах страны. Тем не менее, подсчитано, что под лозунгами только комсомольских мобилизаций по стране было созвано около 500 тысяч девушек, в том числе 200 тысяч членов ВЛКСМ [8]. Кроме того, за годы Великой Отечественной войны было проведено пять мобилизаций женщин-коммунисток, которые направлялись на трудовую работу.

В целом, подводя итоги данного исследования, мы можем отметить, что в годы войны наибольшую роль получила мобилизация трудовых резервов через систему железнодорожного транспорта. В условиях военного времени с помощью процесса мобилизации удалось осуществить многие правительственные мероприятия по обеспечению фронта и тыла.

Библиографический список:

1. О всеобщей воинской обязанности. (Закон от 1 сентября 1939 г.)// Сборник законов СССР и Указов Президиума Верховного Совета СССР (1938-1956 гг.). М., 1956.С.177.
2. Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны. М., 1963. С. 321.
3. Железнодорожники в Великой отечественной войне. 1941-1945. М., 1985. С.119.

4. Российский Государственный Архив Социально-Политической Истории.
Ф. 644. Оп. 1. Д. 48. Л. 16.
5. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 48. Л. 64.
6. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 48. Л. 92.
7. Русский архив. Великая Отечественная. Т.13 / Под ред. С. Кондратова. М.,
1994.С.251.
8. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 48. Л. 317.

Оригинальность 79%