



## **Вклад башкирских железнодорожников в Великую Победу**

### **Уфимский железнодорожный узел в годы Великой Отечественной войны**

В связи с 70-летием Победы над фашистской Германией хочется вспомнить о работе железнодорожного транспорта, который обеспечивал эту победу. Ведь не будь четко отлаженной работы всего железнодорожного хозяйства, мужества и самоотверженности людей, занятых в этой отрасли, жертв, разрушений и потерянных территорий было бы намного больше. К началу войны страна имела весьма развитую железнодорожную сеть протяженностью более ста шести тысяч километров. Враг делал все возможное, чтобы разрушить сеть советских железных дорог и разорвать связь между западными и восточными районами страны. Но, несмотря на бомбардировки и обстрелы, железнодорожники сумели организовать свою работу так, что в самые короткие сроки смогли переместить в восточные районы промышленные предприятия, запасы продовольствия, культурные ценности, научные центры, людей.

Мы хотим рассказать о том, какой вклад внесли в дело победы над врагом работники Башкирского отделения Куйбышевской железной дороги. О масштабах проделанной работы уфимскими железнодорожниками говорят скупые цифры. В 1940 году в городе было всего 79 предприятий. Из них союзного и республиканского значения — 31, областного — 13, и местного — 35. А в конце войны в городе функционировало и выпускало продукцию 122 предприятия. Увеличение произошло за счет эвакуированных предприятий. Огромное количество прибы-



вающих составов с оборудованием необходимо было тут же обработать, чтобы освободить вагоны для дальнейшего использования. Затем, когда эти предприятия начали выпускать продукцию для фронта, надо было отправлять груженные вагоны на запад. Все это падало на плечи работников железной дороги.

Для того, чтобы выявить и осветить весь спектр проблем, возникших в условиях военного времени перед работниками Уфимского железнодорожного узла, мы постарались собрать разрозненные факты, частью опубликованные, частью хранящиеся в архивах и фондах музеев, неизданных воспоминаниях ветеранов-железнодорожников. Первые публикации о работе железнодорожного транспорта в военные годы появились тогда же. В небольших статьях и брошюрах рассказывалось о героическом труде работников железной дороги и внедрении новых новаторских методов работы. После войны вышла книга Н.А.Вознесенского, в которой был обобщен статистический и фактический материал. Наиболее крупное научное исследование Г.А.Куманева под названием «Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны» вышло в свет в 60-х годах. В своей монографии автор рассказывает и о работе Куйбышевской дороги, но не рассматривает работу отдельных магистралей в те годы.

В разных томах «Истории Великой Отечественной войны 1941—1945 годов» также говорится о работе железнодорожного транспорта на каждом этапе войны. О работе Уфимского железнодорожного узла имеются скудные сведения в «Истории Уфы» и в различных публикациях местного краеведа Ю.Узикова. Есть сведения о работе железнодорожников и в книге С.Синенко «Глубокий тыл: Башкирия в годы Великой Отечественной войны». О деятельности структурных подразделений Уфимского железнодорожного узла, паровозоремонтного завода и локомотивного депо станции Дема в годы войны сохранились сведения в периодической печати тех лет и в музеях упомянутых организаций. Но настоящего исследования, где бы были систематизированы, подробно рассмотрены и описаны все аспекты работы Уфимского железнодорожного узла в годы войны, на сегодняшний день нет.

Мы нашли также изданные в разные годы художественные произведения писателя Баннова А.Е. «Виктория», «Звезды на росстанях», «Ребята из 19-ой», «Эстафета». В своих книгах он описывает обстановку, условия жизни подростков, которые в годы войны учились в ремесленных училищах. Мы встретились с автором, живущим в нашем городе. Он очень подробно рассказал нам о том, как в годы войны учился в железнодорожном училище, а затем в железнодорожном техникуме, который в 1944 году был открыт в Уфе. Мы сегодня представить себе не можем, как можно впроголодь жить, учиться, заниматься спортом или в кружке, работать в мастерских, на выгрузке вагонов и на укладке путей.

Кроме этих повестей, мы изучили мемуары В.Б.Иванова («Винтовка и молот», Иванов В.Б., Уфа, 1980). В этой книге рассказывается об истории одного из старейших предприятий Башкирии — Уфимского тепловозоремонтного завода. Именно здесь мы нашли нужные нам данные о работе предприятия в годы войны.

К большому сожалению, не смог с нами встретиться по состоянию здоровья старейший работник железной дороги Иванов Сергей Александрович, которому на тот момент было 98 лет.

### **Перестройка работы Уфимского железнодорожного узла на военный лад (1941—1942 гг.)**

С началом войны в довоенные планы развития дороги были внесены коррективы: значительно сократилось финансирование, обеспечение подвижным составом, произошло сокращение поставок стройматериалов, запчастей, под-

вижной состав и транспортное оборудование теперь эксплуатировались на износ. Ремонтная база не успевала восстанавливать изнашивающуюся технику. Кроме того, на фронт ушли наиболее опытные и квалифицированные кадры, вместо которых пришли неопытные работники — подростки и женщины. Из-за потери Донбасса и нехватки угля паровозы переходили на дровяное и торфяное топливо. Это привело к тому, что дорога не могла справиться с возросшей нагрузкой, срывались графики движения составов. ГКО в срочном порядке принимает все необходимые меры для исправления создавшейся ситуации. Работникам, непосредственно связанным с движением поездов, была повышена зарплата. Введен новый график движения поездов. Все эти меры позволили к началу лета 1942 года в значительной мере исправить создавшееся положение. Была улучшена организация перевозок оперативных и воинских грузов и работа транспорта окончательно перестроена на военный лад.

Уфимский участок стал одной из главных артерий, по которой шло снабжение фронта всем необходимым. Перестройка работы Уфимского узла началась с перевода движения поездов на военный график на основании приказа Наркомата путей сообщения от 23 июня 1941 года. В этом приказе говорилось об обеспечении с 18 часов 24 июня бесперебойного продвижения в первую очередь воинских эшелонов и грузов, связанных с мобилизационными перевозками.

Уфимский железнодорожный узел из-за особенностей местности называют «бутылочным горлышком». С первого дня войны здесь сложилось тяжелейшее положение. Нужно было в условиях неразберихи первых дней войны разобраться с вагонопотоком, следующим на восток и на запад. На узле начали скапливаться вагоны без паровозов. Часто эвакуированное оборудование и другие грузы не имели сопроводительных документов. Такие вагоны сильно затрудняли маневровую и сортировочную работу. Чтобы выяснить, что за груз, откуда и куда следует, и оперативно решить вопрос о его отправке, приходилось вскрывать вагоны и посылать запросы.

25 мая 1942 года был введен новый график движения и формирования поездов. В этом графике были заложены поезда различных категорий и имеющие разную скорость движения. Новый график позволял пропускать транзитные поезда через многие узлы, в том числе Уфимский, без изменения веса состава от станции отправления до конечного пункта назначения.



## Трудовая и общественно-политическая активность уфимских железнодорожников в годы войны

Чтобы увеличить пропускную способность узла, уфимские железнодорожники начали применять новые методы труда и технические новинки: скоростное формирование поездов, ремонт вагонов без отцепления их от составов, вождение тяжеловесных составов, отправление сдвоенных поездов. Кроме того, на участках Башкирского отделения часть работ переносилась на промежуточные станции, а на некоторых участках на расстоянии видимости были расставлены сигнальщики, по сигналам которых поезда двигались друг за другом. Это называлось «живая блокировка».

На транспорте, в том числе и на Уфимском узле, развернулось так называемое лунинское движение. Дело в том, что машинист депо Новосибирск-1 Н.Лунин и его бригада отличным уходом за паровозом удлинители межремонтный срок его пробега. Бригада производила ремонт локомотива своими силами, добиваясь экономии материалов, запасных частей, топлива и смазки. Этот метод подхватили вагонники, путейцы, локомотивщики, связисты Башкирского отделения. Так, паровозная бригада депо Дёма под руководством машиниста М.И.Щекотурова довела пробег между промывками до 10 тысяч километров, а между подъёмками до 50 тысяч километров. На предприятиях дороги ширилось движение за повышение производительности труда. Рабочие трудились и за себя, и за товарищей, ушедших на фронт. Так, кузнецы Раевской дистанции пути Мартаков, Тишкин давали по три нормы в смену. Токарь вагоноремонтного пункта Дерин освоил три специальности: токаря, слесаря и строгальщика. Работая на трех станках, он выполнял по три-четыре нормы за смену.

Путейцы Башкирского отделения в тяжелейших условиях добивались высококачества ремонта пути и обеспечивали беспрепятственное движение поездов. Путьевые обходчики Маркелов, Чудов не только бдительно охраняли закреплённые километры, но в свободное, личное время вместе с членами семей выходили на ремонт пути. Работники станции Дёма уплотнили рабочее время для обеспечения быстрого и качественного формирования поездов. Горочный составитель поездов Щекатуров вместе с башмачником Шангиным и сцепщиком Ефремовым выполняли норму на 130—140%. На станции Уфа железнодорожники добились снижения простоя под одной грузовой операцией на 2,5 часа.

Ушедших на фронт мужчин заменили женщины и юноши. Они работали паровозными машинистами, их помощниками, кочегарами, слесарями, осмотрщиками вагонов, рабочими пути, дежурными по станции, поездными диспетчерами. В локомотивном депо Уфа смело встали на правое крыло паровоза — машинистами Белобородова Г.В., Нечаева А.В., Парфёнова В.К., в депо Дёма — Кирсанова Л.И., Яковлева М.И. и другие. Самоотверженно трудились помощниками машинистов паровоза Луковникова С.В., Штина М.И., кочегарами — Оглоблина А.В., Филькова М.Г., сварщиком — Чуракова С.М. и многие другие наши замечательные труженицы-железнодорожницы.

На территории Уфимского паровозоремонтного завода было размещено оборудование паровозоремонтных заводов, эвакуированных из Запорожья, Гомеля, Изюма, Станислава. Завод выпускал военную продукцию — мины, снаряды, военное снаряжение, что составляло в 1942 году 48% всего производства. Кроме того, завод ремонтировал подвижной состав и бронепоезда. Но рабочие завода не только ремонтировали бронепоезда, но и строили их. Причем, строили эти бронепоезда в основном на средства, собранные трудящимися республики. В апреле 1942 года на фронт были отправлены первые два бронепоезда — «Полководец Суворов» и «Александр Невский». Летом 1943 года были построены еще два бронепоезда — «Уфа» и «Салават Юлаев». Все бронепоезда были построены сверх плана, т.е. сверхурочно. В годы войны на Уфимский паровозоремонтный завод

значительно возросла нагрузка, так как от Москвы до Красноярска это был единственный завод, который мог ремонтировать тяжелые и мощные паровозы «ФД».

На станции Дема в годы войны функционировало депо особого назначения. На производственных площадях этого депо ремонтировали и готовили к отправке на фронт цистерны с произведенным в Башкирии бензином и дизельным топливом. Однажды подросток, который работал осмотрщиком, обнаружил серьезную трещину в колесной паре цистерны с бензином. Эта цистерна была подготовлена к отправке на фронт. Если сливать топливо, то будет потеряно драгоценное время. Поэтому решили топливо не сливать, а приподнять цистерну домкратами. В самый ответственный момент треснула стойка одного из домкратов и цистерна, в которой был высокооктановый бензин, стала крениться. В любой момент она могла перевернуться и взорваться. К оседающей цистерне подбегали три десятка женщин и мальчишек. Рискуя жизнью, они удерживали готовую опрокинуться цистерну до тех пор, пока мужчины не подперли ее бревнами.

Во время Сталинградского сражения в 1942—1943 годах из республики шли эшелоны с горючим по специально проложенной Волжской железнодорожной рокаде на Сталинград. Положение тогда было настолько серьезным, дорога была каждая минута. Поэтому боевая техника заправлялась прямо из цистерн, а пустые цистерны сталкивали под откос, чтобы освободить место для следующего эшелона с горючим.

На строительство танковой колонны «Куйбышевский железнодорожник» рабочие и служащие паровозного депо Дёма собрали 26 тысяч рублей, за что получили благодарственную телеграмму от Председателя Государственного комитета обороны И.В.Сталина. За 3 месяца 1942 года паровозники Демы внесли 246367 рублей, только коллектив инструментального цеха передал 10126 рублей.

Работники Уфимского ПРЗ активно включились в патриотическое движение помощи фронту, которое развернулось по всей стране. Нормой стали сверхурочные работы, воскресники, отчисления от заработка, подписка на военные займы. Работники завода активно участвовали в кампании по сбору средств на строительство эскадрильи «Истребитель Башкирии», а молодежь собирала средства на строительство другой эскадрильи — «Комсомолец Башкирии».

Каждый год осенью начинали собирать теплые вещи для бойцов Красной Армии: вязаные носки и варежки, телогрейки, полушубки, валенки. Для раненых, находящихся на излечении в Уфимских госпиталях, организовывали концерты и лекции.

Труженики тыла Башкирии шефствовали над Юго-Западным фронтом. Свой вклад делали и работники ПРЗ. Перед Новым 1942 годом они собрали на подарки бойцам 15400 рублей.

За годы войны куйбышевские и уфимские работники железной дороги сформировали 11 санитарных поездов. В них работали выпускники Уфимского железнодорожного медицинского училища фельдшеры Никитина Л.Н., Гимазетдинова А.Р. и другие.

Работники Уфимского вагонного депо Кургузов, Асташков, Кузьмин, Грязнов, Комаров во внеурочное время построили баню из пяти вагонов и отправили ее на фронт.

Для организации военно-эксплуатационных и заградительных работ для обеспечения движения поездов в прифронтовой зоне было создано более 300 специальных формирований НКПС. Эти формирования руководили движением поездов, проводили работы по восстановлению и поддержанию в рабочем состоянии полотна дороги, искусственных сооружений, подвижного состава, средств связи, водоснабжения. В декабре 1941 года из железнодорожников Башкирии организовано военно-эксплуатационное отделение №8 (ВЭО-8), участвовавшее

в боях на Керченском полуострове. В 1942 году ВЭО-8 переименовано в ВЭО-25. С 1942 по 1945 годы это подразделение находилось в составе Сталинградского, Западного, Второго и Третьего Украинских фронтов, Центральной группы войск. Бойцы ВЭО-25 с войсками прошли Румынию, Австрию, Венгрию, Чехословакию. В составе ВЭО-25 были уфимские железнодорожники Кочкина Д.Н., Купцов А.А., Островский А.М., Рузанова Е.Н., Светлова Е.В., Чуканов В.З. и многие другие.

### **Уфимский паровозоремонтный завод в годы войны**

После оккупации германскими войсками крупных индустриальных центров возросло значение Уфимского ПРЗ. От Москвы до Красноярска теперь это был единственный завод, способный ремонтировать тяжелые паровозы серии «ФД».

С началом войны ПРЗ получил задание организовать производство снарядов. Для этой цели были созданы два цеха по выпуску спецпродукции. В рекордные сроки, в течение 3—4 недель выпуск новой продукции был освоен. К 1942 году выпуск оборонной продукции составил 48 процентов от всего производства. В сравнении с 1940 годом выпуск спецпродукции увеличился в 20 раз.

Как уже говорилось выше, в августе 1941 года в Уфу стало поступать оборудование и станки из эвакуированных Гомельского, Станиславского, Запорожского и Изюмского паровозоремонтных заводов. На уфимский завод поступило до 1500 единиц станочного, кузнечно-прессового, энергетического оборудования, а также большое количество инструмента, материалов и запчастей.

Вместе с оборудованием прибыли и эвакуированные рабочие с этих заводов. Из всего числа прибывших Уфимский паровозоремонтный завод смог принять только 1279 человек. Перед руководством завода встали три серьезные задачи: разместить на хранение прибывшее оборудование; в кратчайшие сроки закончить установку и монтаж прибывшего оборудования, наладить на нем выпуск нового вида продукции; разместить на жительство прибывших работников и членов их семей. Для этой цели сначала были использованы помещения клуба паровозного депо и двух школ, потом постепенно рабочие были расселены по квартирам в железнодорожные дома. В феврале 1942 года прибыло еще 900 человек рабочих-трудармейцев, которых поселили в общежития завода.

Объем производства ежегодно за время войны возрастал по сравнению с 1940 годом более чем в три раза. К началу войны на заводе работало 2904 человека. В 1942 году — 3336 человек, в 1943 году — 3331, в 1944 — 2760. Это связано с тем, что людей направляли работать на транспорте на освобожденных от немцев территориях. Из приведенных цифр видно, что контингент рабочих в 1942—1943 гг. уже не возрастал, а в 1944 году стал на 570 человек меньше. Больше всего рабочих было в 1942 и 1943 годах, их количество достигало 3330 человек. Но из них до 30% составляли женщины и подростки моложе 18 лет и 7% — рабочие старше 55 лет.

Но без реконструкции предприятия невозможно было обеспечить ритмичность работы и выполнять повышенные военные задания. Техническому совету завода было дано задание: срочно пересмотреть все технологические процессы по ремонту паровозов и изготовлению запасных частей с учетом прибывшего более современного оборудования. Выполняя полученное задание, технический совет в короткий срок составил эскизные проекты по перепланировке цехов, а также проекты на строительные и монтажные работы. Как только были готовы рабочие чертежи по цехам, начались строительные-монтажные работы. Котельный и тендерный цеха приспособили для ремонта паровозов серии ФД. Колесный цех, размещавшийся в пяти зданиях, собрали в одном месте и оборудовали дополнительными кранами. Единственной возможностью увеличить пропускную

способностью сборочного цеха было уменьшение простоя паровозов. Поэтому рядом со сборочным цехом был создан механо-комплекточный, где собирались основные узлы, которые потом поступали в сборочный цех. Отдельно было построено здание депо сдачи на 4 локомотива.

Перестройка ПРЗ была закончена во второй половине 1943 года без остановки цехов. На производственное строительство за счет местных ресурсов и из местных материалов было освоено около 4,5 миллионов рублей.

Всего за период войны коллектив Уфимского ПРЗ отремонтировал 1268 паровозов. Несмотря на трудности военного времени, ПРЗ оказывал шефскую помощь другим предприятиям города и сельским труженикам. На протяжении военных лет завод помогал городскому трамвайному хозяйству, хлебозаводам, кирпичным заводам, нефтеперегонному заводу по ремонту стационарных паровых котлов, силовых агрегатов и станков. На заводе было организовано производство газогенераторных установок для автомашин. Эти установки работали на древесной чурке, а бензин был нужен для фронтowej техники.

В помощь сельскому хозяйству в 1943 году завод начал изготавливать тракторные детали и запасные части для сельскохозяйственных машин. Для МТС за два с половиной года было изготовлено около 350 видов тракторных деталей, 3050 видов болтов и гаек и более 200 наименований разного инструмента. Также сделали две передвижные ремонтные мастерские.

### Проблема кадров в годы войны

В виду напряженной международной обстановки в конце 30-х годов все большее значение приобретала оборонная промышленность. Но для нее не хватало квалифицированных кадров. Поэтому в августе 1940 года Президиум Верховного Совета СССР принимает Указ «О Государственных Трудовых Резервах СССР». На основании этого Указа в стране начали создавать школы фабрично-заводского обучения (ФЗО). Люди старшего поколения помнят, что учащиеся этих школ были обеспечены форменной одеждой и трехразовым питанием. Начавшаяся в 1941 году война показала, что эта мера была своевременной. Но удовлетворить



в полном объеме потребность железной дороги в квалифицированных кадрах не успели.

С началом войны не только в Уфе, но и по всей стране обострилась проблема кадров на железной дороге. Многие квалифицированные работники ушли на фронт. На смену им пришли женщины, подростки, пенсионеры, эвакуированные, мобилизованные жители сел и городов. Меры, принятые Советским правительством, позволили лишь частично восполнить недостаток кадров. В целом Куйбышевская дорога, как и Уфимский железнодорожный узел, до конца войны так и не были полностью укомплектованы кадрами.

Железнодорожный транспорт — это самый сложный организм, обслуживать который могут только хорошо подготовленные люди. Поэтому была создана система обучения новых работников. Рабочих ведущих профессий и младший обслуживающий персонал готовили учебные заведения трудовых резервов: ЖДУ и ФЗО. Основная же масса работников получала железнодорожную профессию, обучаясь индивидуально бригадным способом непосредственно на производстве. Повышение квалификации осуществлялось с отрывом от производства в дорожных технических и стахановских школах, организованных на производствах, а также через курсовую сеть.

Проблема кадров решалась на железнодорожном транспорте СССР в 1941—1945 гг. в соответствии с условиями военного времени. Руководители всех уровней несли неограниченную ответственность, вплоть до расстрела, за невыполнение или срыв правительственного задания. На железной дороге эта ответственность возрастала многократно. Поэтому срочно нужно было готовить квалифицированную смену вместо ушедших на фронт работников.

Новое пополнение, поступающее из школ ФЗО, из стахановских школ, а также из числа трудармейцев, не могло удовлетворить потребность в квалифицированных кадрах. И все же, эта форма подготовки рабочих железнодорожных специальностей сыграла свою положительную роль в первый период войны, когда кадровая проблема стояла наиболее остро. Молодежь работала с полной отдачей сил и наравне со взрослыми ковала победу. Всего через курсы подготовки кадров только одного паровозоремонтного завода в годы войны прошло 3938 человек, в том числе по индивидуальной подготовке — 1256 человек, в стахановских школах — 1871 человек, на курсах повышения квалификации — 508 человек, в технических школах — 303 человека. Подготовлены были слесари-паровозники, котельщики, токари, электромонтеры, фрезеровщики, а также специалисты по другим не менее важным профессиям.

Потери на фронте и сам ход войны требовали все больше мужчин в действующей армии, поэтому отток кадров на железной дороге был неизбежным. Самый большой был в 1943 году, когда Красная Армия перешла в наступление. В этом же году, по мере освобождения Украины и Белоруссии, началась реэвакуация принятых заводов вместе с работниками. По данным архива ТРЗ, в 1943 году убыло с завода 1046 человек, а прибыло — 1988, из которых 900 человек были трудармейцы из Узбекистана.

В августе 1944 года вышел приказ об организации Уфимского железнодорожного техникума Главтрудрезервов. Этот техникум был создан на базе железнодорожного училища № 1, открытого еще в 1930 году. Первым директором техникума был назначен Мазов Ермолай Георгиевич, который возглавлял железнодорожное училище № 1. Не было программ, не хватало учебников, методических пособий, тетрадей и многого другого. Не было никакой материально-технической базы, все в техникуме приходилось создавать с нуля.

### Жилищно-бытовое положение Уфимских железнодорожников

Проблема бытовых и жилищных условий в годы войны была очень болезненной и острой. Эти трудности обострились и в Уфе. В связи с наплывом огромной массы эвакуированных из западных областей страны, в городах и селах катастрофически не хватало жилого фонда. В 1943 г. использовались в качестве жилых помещений 90 пассажирских и 69 товарных вагонов, в которых проживало 1500 человек. Кстати, в этих вагонах до недавнего времени жили работники Демской дистанции пути. Значительная часть железнодорожников в военные годы жила в общежитиях. Но решить жилищную проблему железнодорожников до конца войны так и не удалось.

На паровозоремонтном заводе на жилищное и бытовое строительство было потрачено 640 тысяч рублей. Было капитально переоборудовано общежитие на 700 человек, были приведены в порядок другие общежития, отремонтировано 68 квартир для семей фронтовиков в домах завода и 15 квартир в частном секторе. Кроме того, имеющиеся три небольшие бани были переоборудованы в одну, с пропускной способностью 150 человек в час.

### Заключение

Оценивая работу транспорта в период войны, газета «Правда» в статье от 24 января 1942 года писала: «Наши железнодорожники с первых дней войны показали себя достойными помощниками Красной Армии. Они осуществляли и осуществляют в громадных размерах перевозки людских пополнений, вооружения, боеприпасов, снаряжения и продовольствия для фронта. Железнодорожники всех профессий, командиры, политработники проявили стойкость и бесстрашие, мужество и доблесть, делая всё, что в силах, во имя Победы над врагом».

Как бы нынче не перекраивалась отечественная история в угоду политической конъюнктуры, как бы мы сами не относились к Коммунистической партии, справедливости ради следует отметить: именно под руководством ВКП(б) была организована столь масштабная и плодотворная работа всего тыла в годы Великой Отечественной войны. В том числе и организация железнодорожных перевозок, без которых невозможно было одержать победу.

Действительно, то, что было сделано железнодорожниками в годы войны, не имело аналогов в мире. На восток двигались поезда с эвакуированными людьми, оборудованием заводов и фабрик, санитарные поезда с ранеными. Навстречу следовали воинские эшелоны с интервалом 5—10 минут. Пропускная способность дорог была ниже, чем того требовали время и обстановка.

Огромные по своим масштабам воинские перевозки составляли менее одной трети общей работы сети железных дорог. Основной объем перевозок все же выполнялся для нужд военной экономики и народного хозяйства.

В современных условиях мы даже не можем представить себе, в каком напряжении была вся страна, каждый солдат на фронте, каждый человек в тылу. Дети работали наравне со взрослыми по 12—14 часов в сутки без выходных и отпусков на протяжении всей войны. Помогала держаться на пределе человеческих возможностей мысль: «Моя работа — это тоже маленький вклад в победу над врагом».

Во времена СССР у нас в городе функционировал Музей железной дороги, в котором была собрана уникальная экспозиция материалов, посвященных работе Уфимского железнодорожного узла в годы Великой Отечественной войны. Музей располагался в Клубе железнодорожников. Сейчас здание отдано под филиал Самарского института инженеров железнодорожного транспорта. Разумеется, инженеры-железнодорожники нужны стране. Но мы понимаем, что основным мотивом для передачи здания послужило желание получить как можно больше

денежных средств за обучение в этом вузе. А музей? Экспонаты теперь уже бывшего музея в беспорядке сложены в одной из комнат цокольного этажа в Башкирском отделении Куйбышевской железной дороги. Совершенно очевидно, если бы в целом руководители РЖД думали не о повышении тарифов за перевозки и извлечении максимальной прибыли, а о сохранении славных страниц истории и памяти тружеников железной дороги, совершивших невозможное в годы войны, то нашлось бы и достойное помещение и средства на создание современных экспозиций.

Нам повезло, что остались небольшие музеи на ТРЗ, в локомотивном депо станции Дема и станции Уфа. Просто помещения музеев находятся на территории предприятий и не пригодны для реализации чьих-то коммерческих проектов. В этих небольших музеях собраны уникальные материалы о наших земляках, о их самоотверженном труде в годы войны и в мирное время, об их подвигах на фронтах Великой Отечественной войны. Например, много ли уфимцев, которые знают, что в городе есть улица Петра Комлева, где она находится, и кто такой Петр Комлев? А между тем, он работал на тепловозоремонтном заводе, учился в аэроклубе при заводе. В годы войны воевал на различных фронтах, совершил 144 боевых вылета и получил звание Героя Советского Союза.

Изучив не столь уж большой массив литературы и источников, мы пришли к выводу, что, если бы современные руководители всех уровней относились столь же ответственно к выполнению своих служебных обязанностей, как руководители военных лет, то в нашем государстве не было бы сегодняшних проблем. В тяжелых условиях была создана и отлажена работа транспорта, промышленности, а сейчас все созданное во времена СССР в лучшем случае работает на износ, но в большей части разрушено и разворовано. И ничего нового в течение последних 30 лет не создается. Все ссылки на то, что в бюджете нет денег на воссоздание разрушенных отраслей, несостоятельны. В военные и послевоенные годы при гораздо меньшем, чем сейчас, финансировании все задачи успешно решались. Это мы увидели на примере героического труда железнодорожников Башкирского отделения Куйбышевской железной дороги, которым и в Уфе, и в Дёме давно уже пора поставить памятники в виде знаменитых паровозов военных лет.

## Литература

1. Железнодорожники в Великой Отечественной войне/под ред. МПС Конарева Н.С. / М.: Транспорт, 1985.
2. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994.
3. *Иванов В.Б.* Винтовка и молот. Уфа, 1980.
4. История Великой Отечественной войны в 6-ти томах.
5. *Ковалев И.В.* Транспорт в Великой Отечественной войне (1941—1945 гг.). М.: Наука, 1981.
6. *Ковалев И.В.* Советский железнодорожный транспорт. 1917—1947 гг. М., 1947.
7. *Клемин А.С.* Фронт, тыл, транспорт. // Железнодорожный транспорт. 1975, №4.
8. *Куманев Г.А.* Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941—1945. М.: Наука, 1988.
9. *Куманев Г.А.* Состав рабочих железнодорожного транспорта СССР в годы Великой Отечественной войны. // Формирование и развитие Советского рабочего класса / 1917—1961 гг. / М.: Наука, 1964.
10. *Михеев А.* Работа паровозного парка. // Железнодорожный транспорт. 1942, №9.
11. *Образков В.Н.* Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны. М.: Профиздат, 1943.
12. *Синенко С.* Глубокий тыл: Башкирия в годы Великой Отечественной войны. Уфа, 2005.
13. *Чачатуров Т.С.* Железнодорожный транспорт в войне. М.: Госполитиздат, 1943.