ПЕРВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ОАО РЖД
Инв. № 1311 ф 13

СОВ. СЕКРЕТНО
Экз. № 1

РАССЕКРЕЧЕНО

ОТЧЕТ
об отмобилизовании железных дорог Советского Союза
/ по мобплану 1941 г./

В 4-х ТОМАХ

Том III

1947-1948 гг.
ЦВМО МПС

Управление
специальных программ
ОАО «РЖД»
ПО ИНВЕНТАРНОМУ
УЧЕТУ
№ 13/654
2006 год

ПЕРВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ОАО РЖД
Инв. № 1311 ф 13

ВТОРОЕ УПРАВЛЕНИЕ
М П С
ПО ИНВЕНТАРНОМУ
УЧЕТУ
№ 541сс
1982 г.

ВТОРОЕ УПРАВЛЕНИЕ
М П С
ПО ИНВЕНТАРНОМУ
УЧЕТУ
№ 2930сс (ф37)
03.04 1979 г.

ПЕРВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
М П С
По инвентарному
учету
№ 2109сс
1980 г.

ЦВМО
Министерства Путей Сообщения
17/III 1948 г.
Входящий № 75

ПЕРВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
М П С
По инвентарному
учету
№ 1413сс
20/XI- 1962 г.

Главное специальное
управление ГПО
ПО ИНВЕНТАРНОМУ
УЧЕТУ
№ 1310с
19 г.

Ц О-н С
по книге архива учетный
№ 4250
Хранить в архиве № 31 ст. № 18
Порядок [illegible] 31

ПРИЛОЖЕНИЕ
к вх № 424/сс 13.11.19

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО
Экз. № 1

РАССЕКРЕЧЕНО

О Т Ч Е Т

ОБ ОТМОБИЛИЗОВАНИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

/по мобплану 1941 г./

В 4-х ТОМАХ

1947-1948 г.г.

ПВМО МПС

ТОМ

3-ий.

ТОМ Ш-ий

В составлении Ш-го тома отчета принимали участие следующие работники ЦВИО:

1. Глава XXI - НИКИТИН
2. Глава XXII - ТРОИЦКИЙ, РЕЗЧИКОВ
3. Главы XXIII, XXIУ - РЕЗНИКОВ, АЛЕКСАНДРОВ, ЕРМАКОВ, СОРОКИН, ТИТАНОВ.
4. Глава XXУ - ФОМИН, САХОНЬКО, ТЯПКИКОВ
5. Глава XXУI - ШИПОВ.

x x

x

О Г Л А В Л Е Н И Е

К Ш-му тому

№№ пп	Наименование разделов	№-№ разделов	Страницы
I	Оборонное специальное строительство	XXI	447-462
2	Специальное производство	XXII	463-484
3	Мобилизационные резервы	XXIII	485-494
4	Воинское оборудование	XXIУ	495-502
5	Обеспечение кадрами	XXУ	503-536
6	Финансовое обеспечение оборонных мероприятий.	XXУI	537-561

XXI. ОБОРОННОЕ СПЕЦИАЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО.

Для перехода железнодорожного транспорта от работы мирного времени к осуществлению воинских перевозок в военное время, требовалось выполнить заблаговременно значительный об"ем специальных работ.

К числу многих вопросов подготовки железнодорожного транспорта к воинским перевозкам относится оборонное и специальное строительство, а также работы, связанные с увеличением пропускной способности главнейших направлений.

Об"ем работ по оборонному строительству в довоенное время ежегодно планировался по специальной смете военно-мобилизационными органами на железнодорожном транспорте.

В соответствии с утвержденными планами оборонного строительства выделялись необходимые фонды на материалы и отгружались целевым назначением.

Оборонное специальное строительство выполнялось стройорганизациями, а контроль за ходом оборонного строительства осуществлялся военно-мобилизационными органами на дорогах и в Министерстве.

Выполнение этого специального строительства ежегодно увеличивалось, что видно из следующих данных:

а/ 1932 г. - 90,0
б/ 1933 г. - 90,6
в/ 1934 г. - 173,6
г/ 1935 г. - 141,3
д/ 1936 г. - 184,0
е/ 1937 г. - 178,4
ж/ 1938 г. - 247
з/ 1939 г. - 367,0
и/ 1940 г. - 775,5
к/ 1941 г. - 1043,0

Если принять общий план строительства на железных дорогах сети за 100%, то об"ем спецстроительства занимал незначительный %, и только в 1941 году затрата средств на оборонное строительство достигла 32% от всего капиталовложения, что видно из таблицы.

/в млн.рубл./

	1928 1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
сего апит. ложен. о МПС	5792	1702	2796,7	3758,6	4626,1	3727,6	3499,6	3488	4194,8	3306,8
т.ч. о борон. троительст.	481,6	90,6	173,6	141,3	184,0	178,4	247,2	367	773,5	1043,9
обо- онн. троительст.	8,3%	5,3	6,2%	3,8%	4%	4,7%	7,2%	10,5%	18,5%	32%

Необходимо отметить два характерных периода динамики капитальных затрат:

первый, - с 1933 года по 1936 год;

второй, - с 1937 года по 1941 год.

В первый период имел место постоянный ежегодный рост общих капитальных вложений по Министерству, когда общие затраты определялись с 1702 млн.руб., до 4626,1 млн.руб.,или рост на 37% и соответственно на оборонные мероприятия - с 90,0 милн.руб. до 184 млн.руб., или рост на 49%?

В процентном отношении ежегодные затраты на оборонные мероприятия к общим затратам Министерства за этот период увеличения не давали, а наоборот имелось их сни-

жение. Если в 1933-и 1934 г.г. они составляли 5,3% и 6,2%, то в 1935 и 1936 г.г. -3,8% и 4%.

Во второй период имелись незначительные ежегодные колебания общих затрат на капитальное строительство по Министерству и определялись в пределах = 3500 млн.руб., а в 1940 году составляли сумму 4194,8 млн.руб., но кривая затрат на оборонные мероприятия резко возрасла как в абсолютных цифрах ежегодных затрат, так и в процентном отношении к общим затратам.

Если в 1937 году затраты на оборонные мероприятия составляли в сумме 178 млн.руб., то в 1941 году они были равны 1043,9 млн.руб., а в ежегодный прирост, в процентном отношении к общим затратам, оставался стабильным.

Так, в 1937 году он составлял 4,7%, а в 1941 году достиг 32%.

Выполнение плана оборонных мероприятий по специальной смете отдельно по каждому году характеризуется следующими данными: /в млн.руб./

Годы	План	Выполн.	% выполн.
1933	128	90	71
1934	188	173	92
1935	148	141	95
1936	262	184	70
1937	236	178	75
1938	324	247	76
1939	504	367	72
1940	1277	773	61
1941	1743	1043	60

Указанные данные показывают, что об"ем оборонных работ по специальному плану ежегодно возрастал, но выполне-

ние его являлось неудовлетворительным.

Неудовлетворительный ход выполнения спецработ об"ясняется тем, что в структуре центральных и низовых органах железнодорожного транспорта не был предусмотрен аппарат, способний обеспечить выполнение утвержденного плана это показывает, что этому важному участку мобилизационной работы не уделялось соответствующего внимания, следовательно, это явилось следствием недооценки этой работы.

В связи с воссоединением Эстонии, Литвы, Латвии, Бессарабии и районов Западной Украины, НКПС"у были пред"явлены большие требования по оборонным мероприятиям для обеспечения подготовки железнодорожных коммуникаций, вызвавшие значительные затраты по оборонному строительству.

Целый ряд обстоятельств, в том числе и указанные выше привели в 1940 году к реорганизации военно-мобилизационных органов на железнодорожном транспорте /приказ НКС-70/Ц/

Об"ем выполненных работ - в физических единицах -за указанный выше период /с 1933 по 1940 г.г., характеризуется следующими данными:

Время	Новых жел.дор. линий /км./	Вторых путей /км./	Усиление ж.д.линий /км/	Развитие узлов и станций /шт./	ПРИМЕЧАНИЕ
1933г.	150	201	1560	25	
1934г.	-	101	141	17	
1935г.	248	-	3860	15	
1936г.	100	-	1680	30	
1937г.	-	-	940	22	
1938г.	-	-	1320	-	
1939г.	-	-	1200	-	
1940г.	1629	417	5986	13	
Итого:	2127	719	18687	122	

За это же время сданы в эксплоатацию следующие новостройки:

1. Приханкайская ветка - 122 км.;
2. Кандалакша-Куолоярви - 177 км.;
3. Рославль-Сухиничи - 183 км.;
4. Белокоровичи-Овруч - 62 км.;
5. Заидинский-Наушки - 247 км.;
6. Аляты-Минджевань - 329 км.;
7. Волочаевка-Комсомольск - 352 км.;
8. Петрозаводск-Суоярви - 132 км.;
9. Борзя-Баин-Тумен - 324 км.;
10. Манзовка-Варфоломеевка - 107 км.

То же по вторым путям выполнены работы:

1. Махач-Кала-Баладжары - 45 км.;
2. Горхон-Кижа - 14 км;
3. Тургутуй-Яблонская -13 км.;
4. Волховстрой-Петрозаводск- 276 км.;
5. Гречаны-Волочийск - 43 км.;
6. Проскуров-Красне - 217 км.;
7. Полоцк-Бигосово- 85 км. и др.

В целях усиления пропускной способности главнейших направлений, связывающих Запад с Центром и Востоком, были произведенн работы и достигнуто увеличение следующих размеров пропускной способности:

1. Ленинград-Москва с 50 до 70 пар поездов в сутки,
2. Волховстрой-Мурманск с 12 до 21 пар поездов

3. Москва-Брянск	с 22 до 24	пар поездов
4. Москва-Горький	" 36 до 47	-"-
5. Москва-Рязань	" 56 до 72	-"-
6. Цветково-Знаменка	" 34 до 72	-"-
7. Баку-Тбилиси	" 24 до 28	-"-
8. Ленинакан-Джульфа	" 6 до 14	-"-
9. Уфа-Челябинск	" 32 до 40	-"-
10. Челябинск-Карымская	" 33 до 48	- " -
11. Архара-Владивосток	" 24 до 36	-"-
12. Урсатьевская-Мара-Кушка	7 до 15	-"-
13. Здолбуново-Ковель	" 48 до 72	-"- и т.д.

Большая работа выполнена по развитию узлов и станций для обеспечения заданной пропускной способности. В особенности на дорогах Запада произведено развитие и переустройство 28 узлов, в том числе узлов:

1. Користовка;
2. Новоград-Волынский;
3. Фастов;
4. Житомир;
5. Белокоровичи;
6. Казатин;
7. Н е ж и н;
8. Мироновка;
9. О в р у ч;
10. М и н с к;
11. Полоцк;
12. Ленинград;
13. Псков;
14. Д н о;
15. Новосокольники;
16. Великие Луки;
17. Витебск;
18. Смоленск;
19. О р ш а;
20. Гомель;
21. Могилев;
22. Жлобин;
23. Казатин;
24. Жмеринка;
25. Шепетовка;
26. Дарница;

27. Гречаны;
28. Житомир;
29. Знаменка;
30. Котовск;
31. Одесса.

В об"емы оборонного строительства входили также работы по устройству обходов жел.дор.узлов:

1. Гомельского;
2. Ворошилов-Уссурийского;
3. Ленинградского;
4. ст.Куйбышевка;
5. ст.Иман;
6. ст.Уссури Прим.ж.д.;
7. Губерово;
8. Евгеньевка;
9. Манзовка;
10. Ворошилово;
11. Ружино;
12. Завитая;
13. Аксайский;
14. Кущевский;
15. Тихорецкий;
16. Иловайский.

Тоннельный переход был сделан под р.Амур у г.Хабаровска и незакончено строительство тоннельного перехода р.Днепр у гор.Киева.

Устроены были дублирующие мостовые переправы на реках: Волге у Ярославля; Онон, Ингода, Борзя, Збк.ж.д.; Хор, Бикин Д-Вост.ж.д.; сделаны подходы к рекам: Иман, Уссури, Зея у ст.М.Чесноковская, Бурея, Томь и др.

По требованию ВОСО были построены речные паромные переправы на р.Зея у ст.М.Чесноковской и ст.Белогорье; на р.Амур у г.Комсомольск; на р.Волга у г.Горький, у г.Сталинграда и Саратова, на р.Дон участка Ростов-Заречная и др.

Построено вновь по требованию ВОСО большое количество воинских площадок и высоких платформ, была развита сеть военно-продовольственных пунктов, изоляционно- пропускных пунктов.

Выполнены работы по развитию и приспособлению станций под станции снабжения:

1. Ижевск; 4. Тарья; 7. Канаш Каз.ж.д.;
2. Воткинск; 5. Кудьма; 8. Липовцы;
3. Соловейко; 6. Арзмас; 9. Л е ф а;
10. Харватово;
11. К. Рыболов Прим.ж.д. и др.

С начала военных действий на Западе строительные работы в этом районе, предусмотренные по мобплану 1941 года, в основном, были прекращены.

Порядок планирования и финансирования оборонных работ на железнодорожном транспорте изменился в соответствие с требованиями военного времени.

Незначительный об"ем оборонных работ выполнялся за счет выделенных средств по плану капиталовложений, и по смете чрезвычайных расходов.

Порядок планирования, финансирования и учета расходов по чрезвычайной смете установлен приказом №с-116/ЦЗ от 29 сентября 1941 года. Одновременно была разработана и введена в действие инструкция по чрезвычайной смете, которая регламентировала порядок расходов средств по чрезвычайной смете.

Основные расходы за время войны падали на:

1. организацию и содержание спецформирований МПС по обслуживанию воинских перевозок -3.088 млн.рублей;

2/ мероприятия, связанные с обслуживанием перевозок военного времени- 3.988 млн.руб;

3/противовоздушная оборона жел.дор.транспорта - - 483 млн.рублей;

4/восстановление железных дорог первой очереди - - 4.922;

Всего израсходовано за время Отечественной войны по смете чрезвычайных расходов - 12.482 млн.рублей.

В задачу Центрального Военного Отдела, помимо выполнения строительных специальных работ, входила также и работа по сокращению расходов за счет госбюджета и отнесения их за счет заработка спецформирований.

В результате проделанной большой работы по контролю за расходами и борьбы за восстановление средств, спецформированиями было выполнено работ на сумму 4.056 млн.рублей, которые и направлены на снижение расходов за счет госбюджета. Таким образом, расходы по чрезвычайной смете за счет госбюджета за время войны выразились в сумме 12.482 - 4056= = 8426 млн.рублей.

/Сводный отчет о выполнении плана оборонных и специальных работ находится в отделе оборонного строительства ЦВМО/.

Общие затраты средств по годам и отдельно за счет госбюджета видны из следующих данных:

I. 1941г. - 401,0	4. 1944г. -5931,0
2. 1942г. -1014,0	5. 1945г. -2161,0
3. 1943г. -2971,0	

По плану капиталовложений за время Отечественной войны затрачено средств на оборонное строительство 1327 млн

рублей, причем, в основном, они производились по плану 1941 года на дорогах Урала, Востока и Закавказья и выражались по годам:

1. 1941г- 1045,0
2. 1942г.- 118,0
3. 1943г.- 74,0
4. 1944г.- 41,0
5. 1945г.- 48,0

Из указанного видно, что затраты на оборонное строительство 1941 года значительно больше, чем в последующее военное время.

Порядок планирования и финансирования оборонного строительства изменился против довоенного. В довоенное время в распоряжении ЦВМУ по специальной смете выделялись большие средства для выполнения чисто оборонных работ на железнодорожном транспорте. Во время войны спецстроительство выполнялось по требованию ЦВО за счет прочих или нижелимитных ассигнований на дорогах. До войны, военные отделы на дорогах имели свои расчетные счета и производили оплату за выполненные оборонные работы, во время войны финансирование специальных мероприятий осуществлялось через финансовые отделы дорог.

Материально-техническое обеспечение оборонного и специального строительства резко изменилось в военное время по сравнению с довоенным. В довоенное время материалы и оборудование для оборонного строительства выделялись, в первую очередь, целевым назначением, во время войны спецстроительство выполнялось из материалов, полученных по общим фондам

на дороге или стройке.

Строительные работы по закрытому плану за время войны выполнены по видам хозяйства в следующих размерах:

I.	Новостройки	-	607.036 т.руб.
2.	Вторые пути	-	312.403 -"-
3.	Воинские платформы	-	29.171 -"-
4.	Водоснабжение и экипиров. обустройства	-	43.659 -"-
5.	Открытие раз"ездов и развитие станций	-	154.489 -"-
6.	Строительство дублирующей связи и СЦБ	-	I4.262 -"-
7.	Устройство обходов, переправ.	-	59.826 -"-
8.	Постройка и оборудование складского хозяйства	-	6.800 -"-
9.	Строительство казарм для войск МВД	-	26.750 -"-
I0.	Строительство новых, расширение и приспособление существующих военно-продовольственных пунктов.	-	24.446 -"-
II.	Постройка путей для стоянки вагонов МВС.	-	6.724 -"-
I2.	Постройка ПЗО, ДЕЗО, санрамп	-	6.III -"-
I3.	Прочие работы закрытого плана	-	35.468 -"-

К числу выполненных работ по новостройкам относятся железнодорожные линии и ветки нормальной колеи, протяжением 8.98I км., в том числе:

I. Кулунда-Михайловский завод - II8 км;
2. Ручьи-Куолоярви- I69 клм;
3. Староконстантинов-Калиновка -I03 км.;
4. Армянск-Херсон - II3 км.;

5. Водопой-Колосовка- 105 км.;
6. Саратов-Иловля - 331 км.;
7. Сенная-Трофимовский - 128 км.;
8. Киндяковка-Сызрань-Сенная -316 км.;
9. Свияжск-Киндяковка- 199 км.;
10. Орск-Кандагач- 263 км.;
11. Сараевка-Ст.Оскол - 92 км.;
12. Мухарево-Плиссельбург- 46 км.

То-же узкой колеи 731 км, в том числе:

1. Засулан-Досатуй - 170 км.;
2. Адун-Сухе-Батор - 317 км.;
3. Курулен-Ульзутуй- 140 км.;
4. Евлах-Степанокерт- 100 км.

Выполнены работы по строительству вторых путей за время войны:

1. Коноша-Архангельск -340 км.;
2. Киров-Пермь-Шаля - 120 км.;
3. Горхон-Кижа - 20 км;
4. Тургутай-Яблонская -13 км.;
5. Волховстрой-Петрозаводск - 276 км.;
6. Карымская-Хабаровск-Ворошиловск- 2823 км.

За период 1941-1945 г.г. произведено перспективное проектирование жел.дор. линий на Дальнем Востоке.

1.Даубихе-Сергевка /титул №-25/ Лентранспроект /
2.Варфоломеевка-Кокшаровка-Бухта-Ольга /тит.№125/ /
3.Раз"езд Таловнй-Невада-Ильинка /тит.№-126/ /

4. Раз"езд Воздвиженский-Новогеоргиевка /титул № 127/ — Дальтранспроект.

5. Новокачалинская-Погранзнак №-24 /титул № 128/ — Дальтранспроект.

6. Выход со ст. Иман к реке Уссури /титул № 129/ — Дальтранспроект.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В Ы В О Д Ы

Особого плана строительства, по обеспечению пропускной способности железных дорог по мобилизационному плану 1941 года -НКПС"ом не разрабатывалось и заданий дорогам, строительным и проектным организациям, в мирное время, не давалось.

В мобилизационный период, большинство дорог выполняли работы, связанные с открытием действия законсервированных обустройств, предусмотренных мобилизационным планом /раздельные пункты, технические посты, воинские платформы и площадки, пункты водоснабжения и технического осмотра вагонов и др./.

В военное время многие дороги производили работы по увеличению пропускной способности дорог и устранению узких мест воинского графика литер "А" 1941 года, предусмотренные сметой капиталовложений на 1941 год.

Работы, предусмотренные сметой капиталовложений /открытый и закрытый план/ на мобпериод, и имеющие своей целью обеспечение и увеличение пропускной способности перегонов, станций, водоснабжения, погрузочно-выгрузочных уст-

ройств, связи и др., дорогами соответствующим образом были пересмотрены.

В смете оставлялись, главным образом, работы, связанные с ликвидацией узких мест по воинскому графику, а также в нее включались и новые работы, необходимость в выполнении которых вызывались сложившейся военной обстановкой /постройка обходных ветвей в узлах, развитие станций, открытие дополнительных раздельных пунктов, постройка погрузочно-выгрузочных устройств и др./.

Исходя из важности и срочности, все работы в отношении сроков их выполнения разделялись на этапы /1-ый, 2-ой и 3-ий/.

В довоенное время система организации оборонного строительства на железнодорожном транспорте осуществлялась в основном, Центральным военно-мобилизационным управлением НКПС и его органами на дорогах.

Военно-мобилизационные службы на дорогах являлись непосредственными заказчиками, в их распоряжении были необходимые денежные средства для выполнения намеченных по плану оборонных работ.

Начальники ВМС дорог сдавали строительным организациям оборонные работы, принимали в эксплоатацию и оплачивали их.

Такая система себя оправдала потому, что плановые отделы в центре и на местах по существу не занимались вопросами оборонного строительства и подготовкой железнодорожного транспорта к воинским перевозкам.

Но этот порядок планирования и финансирования оборонных работ в военное время был изменен: Начиная с 1942 года и до

сих пор, об"екты оборонного значения или строительно--восстановительные работы, связанные с усилением пропускной способности, включаются в годовые планы соответствующих служб дороги /воинские площадки - грузовая сл., ВПП -- Жилищ.Отд., развитие станций - движения, казармы -пути . и т.д./.

Во время войны планирование оборонного строительства было передано в ЦОН, а финансирование его - в ЦОФ. За Центральным Военным Отделом НКПС осталась функция контроля за осуществлением пред"явленных требований. Эту работу в ЦВО выполнял первое время сектор, а потом отдел оборонного строительства, который получив заявки от НВО, З, НН, с учетом требований ЗР, МВС, МВД, - составлял сводный план на оборонные строительства по всем дорогам.

Составленный, таким образом, план оборонного строительства обсуждался в ЦВО с участием представителей заинтересованных ведомств, а затем передавался в ЦОН для включения в годовой план НКПС. Оснований для изменения такого порядка планирования /через ЦОН и соответствующие службы/, в настоящее время не имеется.

Центральные управления ЦД, ЦМ, ЦП, ЦТ, ЦВ и другие, имеют свои плановые и отдельно строительные отделы, чего не было в довоенное время, и они могут осуществлять закрытое планирование. ЦОН, в настоящее время, по сравнению с довоенным, расширил свои права и обязанности и ни какого затруднения не представляет осуществлять планирование оборонного строительства.

При незначительном штате Центральный Военно-Мобилизационный Отдел МПС, в настоящее время, может обеспечить работы по составлению сводных заявок на оборонное строительство и осуществлять контроль за ходом работ по спецстроительству.

Кроме того, Отдел оборонного строительства ЦВМО осуществляет контроль за ходом работ по усилению пропускной способности главнейших направлений и принимает меры по выполнению плана спецстроительства.

Работы прямого планирования и финансирования являются несвойственными для ЦВМО и нет необходимости, по примеру довоенного периода, параллельно с ЦОН и ЦОФ создавать в ЦВМО отдельный планово-финансовый аппарат.

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Е

I. Действующий, в настоящее время, порядок планирования и финансирования специального оборонного строительства, контроль за ходом его выполнения, оставить и на будущее время.

2. Разногласия с ЦОН"ом по вопросам плана, разрешать через руководство Министерства.

XXII. СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

1. Начальный период организации спецпроизводства

Железнодорожный транспорт во время Великой Отечественной войны не только обеспечивал фронт и тыл нашей страны воинскими и народно-хозяйственными перевозками, но и принимал непосредственное участие в выпуске оборонной продукции для нужд фронта.

Все свободные резервы заводов и линейных предприятий НКПС, а иногда и производственные мощности их, необходимые для ремонта подвижного состава ,в интересах ведения войны, переключались на выпуск оборонной продукции.

До 78 предприятий НКПС принимали участие в этой работе и в сравнительно короткий срок организовали массовый выпуск боеприпасов и вооружения.

Однако этому предшествовала большая подготовительная работа, начатая еще в довоенный период /начиная с 1938 года/.

Комитет Обороны в 1938 году обязал НКПС организовать на паровозо-вагоно-ремонтных и машиностроительных заводах производство снарядов, мин и авиабомб, установив на 1939 год каждому заводу конкретный план производства.

К выполнению этих заданий было привлечено в то время 42 завода, из них:

паровозо-ремонтных	-	18
вагоно-ремонтных	-	10
машиностроительных	-	12
Управления Метростроя	-	2

Организация производства такого вида изделий для транспортных заводов являлась делом в то время совершенно новым. Неподготовленность заводов к этой работе привела к полному срыву выполнения заданий в первом полугодии 1939 г.

Более того, в начальный период организации этого производства в Управлениях НКПС и на ряде заводов имело место определенное сопротивление.

Под видом недостатка производственных площадей, оборудования и рабочей силы представлялись руководству НКПС большие, но необоснованные требования по постройке новых цехов, выделению оборудования и подсылке рабочей силы. В аппарате НКПС, к тому же, не было создано крепкого организующего центра /б.Центральный Мобилизационный Отдел НКПС этими вопросами до второй половины 1939 года не занимался/. Все это привело к срыву задания в первом полугодии 1939 года.

И только вторая половина 1939 года, когда руководство НКПС серьезно взялось за выправление этого участка работы, явилась периодом практической организации и подготовки производства, периодом первичного опыта и навыков производства как у рабочих, так и у ИТР и началом выпуска продукции.

Во-первых, НКПС обязал Начальников заводов и Управлений, выделить для организуемого спецпроизводства необходимые площади и оборудование, а также изготовить необходимое техническое оснащение.

Во-вторых, была выделена для этой цели необходимая рабочая сила и инженерно-технические работники.

В-третьих, в системе Центрального Мобилизационного Отдела была создана Военно-Промышленная Группа, на которую был возложен контроль за выполнением приказов НКПС по работам спецпроизводства. Аналогичные группы были созданы и в Производственных Управлениях.

Кроме этого, дополнительно было проведено ряд важных мероприятий, а именно:

- назначение на заводах зам.начальников заводов по спецпроизводству;
- организация в Управлениях специальных групп снабжения;
- установлена и регламентирована регулярная отчетность заводов перед НКПС о ходе выполнения задания;
- командирование групп рабочих и ИТР с отстающих заводов для учебы, обмена опытом и перенесения опыта работы к себе на завод;
- направление металлургов из НКПС в длительную командировку на заводы для оказания помощи на месте и др.

Особенно улучшению постановки этой работы способствовало заседание Комитета Обороны в начале августа 1939 года с участием начальников заводов, где наркоматы отчитывались о выполнении заданий в первом полугодии 1939 года.

Руководство НКПС лично, изо дня в день, контролировало выполнение заданий Комитета Обороны и проводило в дальнейшем все основные мероприятия по организации спецпроизводства на заводах НКПС.

Вскоре, постановлением Комитета Обороны от 12 сентября 1939 года, был введен в действие мобилизационный план второго полугодия 1939 года МП-1 /по боеприпасам/, подготовка и

проработка которого была произведена ранее. Этот план резко увеличивал в IУ квартале размеры задания заводам, приступившим к освоению и изготовлению боеприпасов, а также предусматривал развертывание этого производства вновь на ряде других заводах НКПС.

В связи с введением в действие МП-1, заводам было приказано:

1/ дополнительно к организованным механическим спеццехам использовать производственные площади инструментальных, ремонтно-механических и др.цехов, изолировав их от остальных цехов;

2/ немедленно приступить к оснастке дополнительно подключенного станочного оборудования;

3/ изготовить гладкий контрольно-мерительный инструмент, формовочные машины, опоки, стержневые ящики и ряд других мероприятий по повышению ответственности и т.д.

Несмотря на принимавшиеся меры, степень готовности заводов к работе и ход выполнения задания по боеприпасам на 1 декабря 1939 года определялась:

1. 23 завода до ноября месяца не были обеспечены эксцентриковыми прессами, что задерживало отправку заводами опытных партий снарядов калибра 122 м/м. на отстрел, а следовательно задерживало и выпуск продукции;

2. Не был решен вопрос с обеспечением заводов специальным мерительным и режущим инструментами.

Несмотря на специальное решение Экономсовета по этому вопросу, инструментальные заводы НКТМ-аша отказывались от

поставки его в IУ квартале, ссылаясь на перегрузку и отсутствие инструментальной стали.

3. Были перебои в обеспечении заводов и материалами.

До конца октября заводы, имевшие задания по выпуску 120 м/м. мин, не были обеспечены полуфабрикатом /штамповкой/ и не могли приступить к их освоению.

На I декабря 1939 года всего было принято военпредами:

а/ снарядов 76 м/м - 16341 шт. или 7,71 % к плану

б/ " 122 м/м - 14995 шт. " 3,56 % " ,

а по остальным видам боеприпасов выполнение плана выразилось от 1,4 до 27.2 %.

По итогам работы заводов в 1939 году по спецпроизводству в приказах НКПС /№-СС-37 и 9/ЦЗ/, были вскрыты серьезные недостатки в работе заводов и управлений, а именно:

а/ безответственность и самотек в организации и освоении технологического процесса;

б/ тоже внутризаводского планирования и технического контроля;

в/ отсутствие анализа брака и борьбы с ним;

г/ укомплектование спеццехов неквалифицированными рабочими и ИТР;

д/ невыполнение приказа НКПС Управлениями ЦН и ЦУМЗ по организациям технологических групп в управлениях, для оказания помощи заводам в освоении технологических процессов.

Этими же приказами на наиболее неаккуратных руководителей заводов по выполнению заданий Комитета Обороны были наложены взыскания.

П. Освоение спецпроизводства в 1940 г.

К началу и на протяжении 1940 года, на заводах НКПС было занято на производстве боеприпасов уже около 8000 производственных рабочих и использовалось до 1600 металлорежущих станков.

План на 1940 год был-в единых неизменных ценах -47,1 млн.рублей, выполнение - 51,4 млн.рублей или 109,0% от плана.

Положительными моментами в работе заводов по спецпроизводству в 1940 году было:

1. Выполнение большинством заводов заданий по боеприпасам;

2. Освоение технологического процесса механической обработки боеприпасов;

3. Разрешение основных вопросов по организации литья корпусов снарядов из сталистого чугуна;

4. Рабочие и ИТР спеццехов получили необходимый опыт массового производства.

Работа заводов НКПС в 1940 году показала, что они способны уже в значительных количествах поставлять боеприпасы и вооружение.

К основным недостаткам в работе заводов по спецпроизводству относились:

1. Наличие большого литейного брака при отливке корпусов снарядов;

2. Недостаточное внимание уделялось заводами и НКПС вопросам себестоимости;

3. Большое число случаев нарушения технологической дисциплины;

4. В течение 1940 года не удалось организовать производственной базы для обеспечения спецпроизводства инструментом.

Кроме факторов, отрицательно влиявших на состояние спецпроизводства и зависящих только от самих заводов и НКПС, имелись и другие, связанные с работой других наркоматов.

К основным из них за тот период времени относились:

I. В практике работы 1940 года имелись случаи огульного, необдуманного изменения технологических процессов по изготовлению боеприпасов Наркоматом Боеприпасов, который потребовал от механических заводов, в том числе и от заводов НКПС, поставлять снарядательным заводам НКБ в 1940 году корпуса снарядов с новым антикоррозийным покрытием - оксидирование поверхностей, вместо осалки. Это вызвало необходимость срочной организации на заводах оксидировочных отделений в спеццехах с затратой средств около I миллиона рублей. После первых же опытов, НКПС неоднократно ставил перед НКБ и главным Артиллерийским Управлением НКО вопрос о неустойчивости этого вида антикоррозийного покрытия и настаивал на срочном разрешении вопроса о выборе другого, проверенного практикой, способа антикоррозийного покрытия корпусов снарядов.

Однако, лишь после того, как на снаряжательных заводах, в результате неудовлетворительного хранения изделий /под открытым небом/ и неустойчивости слоя антикоррозийного покрытия под атмосферным влиянием была обнаружена коррозия корпусов снарядов, оксидировка была отменена и вместо нее было предложено срочно перейти на другой способ-окраску корпусов. Кроме непроизводительной затраты сил и средств на организацию оксидировочных отделений - заводы НКПС вынуждены были два раза в течение 1940 года осваивать новый вид процесса по антикоррозийному покрытию корпусов снарядов.

2. Самым острым участком в организации спецпроизводства и обеспечении выполнения правительственного задания было обеспечение заводов инструментом, особенно по резьбовым калибрам, фонды на которые НКПС, несмотря на все принятые меры, смог реализовать лишь на 60%.

НКПС на своих заводах не имел инструментальных цехов и мерительных лабораторий, на которых можно было бы организовать производство резьбовых калибров и резьбонарезного инструмента.

3. Материально-техническое снабжение спецпроизводства на заводах НКПС в 1940 году не обеспечивало их бесперебойной работы.

Заводы-поставщики чугунов, ферросплавов, кокса, фасплутков и др. приступали к отгрузке их по квартальным фондам, или в середине квартала, а в отдельных случаях и в конце квартала, ссылаясь на отсутствие сырья и на указания

производить первоочередную отгрузку оборонным наркоматам. Это приводило к простоям заводов НКПС в первый месяц квартала и к штурмовщине в последний месяц квартала.

4. Снаряжательные заводы НКВ систематически задерживали оплату счетов за отгруженную заводами НКПС продукцию, что, в свою очередь, вызывало затруднения при оплате счетов поставщикам материалов и полуфабрикатов со стороны заводов НКПС.

Подводя итоги работы заводов по спецпроизводству за 1940 год, НКПС"ом были поставлены перед управлениями, трестами и заводами, следующие задачи на 1941 год:

1. Дальнейшее совершенствование технологического процесса спецпроизводства, укрепление технологической дисциплины и улучшение качества выпускаемой продукции.

Для успешного осуществления этих задач, НКПС приказами №-СС-73/ЦЗ от 30 ноября 1940 года "О технологии спецпроизводства и качества элементов выстрела, изготавливаемых заводами НКПС" и №-СС-6/ЦЗ от 20/I-1941 года "Об усилении контроля за выполнением плана и качеством выпускаемой продукции", приказал провести следующие мероприятия:

а/ начальникам заводов и техническим директорам заводов проверить: знание руководящим составом и рабочими технических условий, чертежей, установленной технологии, хранение исходных материалов, подготовку шихты и формовочных смесей, пооперационный контроль, своевременность проверки контрольно-мерительного и лабораторного оборудования, состояние металлорежущего оборудования, приспособлений и т.д. с последующим

срочным устранением выявленных недостатков;

б/ укрепить единоначалие, навести на заводах порядок в спецпроизводстве при всемерной поддержке партийными организациями руководителей предприятий;

в/ укрепить спецпроизводство кадрами лучших специалистов и квалифицированных рабочих;

г/ в целях перенесения опыта лучших заводов, провести в первом квартале 1941 года технические совещания начальников литейных и механических цехов, технологов, начальников ОТК и других работников заводов, занятых выполнением заданий по производству боеприпасов;

д/ произвести в I-м квартале 1941 года аттестацию всех заместителей начальников заводов по спецпроизводству.

2. Подготовить все заводы, имеющие спецпроизводство, по производственным площадям, оборудованию, рабочей силе, по специальной оснастке и инструменту к выполнению мобилизационного плана-МП-2.

III. Дальнейшее развертывание спецпроизводства /1941-1942 г.г./

Производство боеприпасов и вооружения на заводах НКПС в первый год войны резко разграничивается на два периода:

Первая половина 1941 года - когда заводы продолжали осваивать производство только боеприпасов и, в относительно, незначительном об"еме, и вторая половина года, когда задания заводам резко увеличились и расширились по номенклатуре /добавилось производство вооружения/ и, кроме того, пришлось про-

вести большую работу по эвакуации спеццехов на Восток и обеспечить быстрое восстановление их на новых местах.

План на 1941 год был установлен /в единых неизменных ценах/ в сумме 243,6 млн.руб., а выполнен на 132,4 млн.руб. или 54,5%, за I-ое полугодие при плане 26,6 млн.руб.было выполнено 30,4 млн.руб.или 114,1%, а за II-е полугодие ,соответственно,217 млн.руб. 102 млн.руб.или 47%.

В первом полугодии участвовало в выполнении задания 42 завода, а во втором полугодии 78 заводов.

Если в первом полугодии было занято на спецпроизводстве производственных рабочих -8000 чел., а металлорежущих станков использовывалось около 1600 единиц, то во втором полугодии соответственно -14.800 чел. и 3291 станок.

При введении в действие мобилизационного плана МП-2, во втором полугодии 1941 года, заводами НКПС было изготовлено и поставлено боеприпасов в 3,4 раза больше, чем в первом полугодии, однако план второго полугодия был выполнен лишь на 47 %.

Основными причинами невыполнения заданий ГОКО явились:

1. Неподготовленность производства боеприпасов на вновь привлеченных заводах,/из 14 этих заводов, план второго полугодия выполнили только 3 завода, а остальные выполнили его в пределах 25-70 %, а 5 заводов совершенно не имели выпуска/.

2. Необходимость эвакуации части спеццехов заводов с Украины и Юга на Восток и в Закавказье.

В течение 1941 года было эвакуировано 30 спеццехов заводов НКПС. Из указанного числа спеццехов,эвакуированных на другие предприятия НКПС,к I января 1942 г.,было восстановлено 27.

Спеццеха,эвакуированные,но не восстановленные до I/I-1942г., были следующие:

1. Завода им.Л.М.Кагановича,-по производству авиабомб ФАБ-500 и БРАБ-500,-на Улан-Уденский ПВРЗ 16/X-1941 г.

2. Ростовского ПРЗ-по производству авиабомб ФАБ-100 - /через Баку/ на Ташкентский ПВРЗ 25/X-1941 г.

3. Воронежского ПРЗ,-по производству 122 м/м осколочных снарядов на Красноярский ПРЗ 4/XI-1941 г.

За 1941-1942 г.г.было эвакуировано из спеццехов 2551 станок, из которых вновь было установлено на заводах НКПС 1536 станков. 1095станков было передано со спеццехами заводам других Наркоматов,в соответствии с Постановлением ГОКО, и только 30 станков утеряно при эвакуации /станки Изюмского ПРЗ в эшелоне, при воздушной бомбардировке/.

Размещение оборудования эвакуированных спеццехов производилось за счет уплотнения и расширения существовавших на заводах спеццехов, а также за счет вспомогательных площадей заводов. На отдельных заводах /Барнаульский ВРЗ, Красноярский ПВРЗ/ часть оборудования,эвакуированных спеццехов размещалась на площадях вагоно-сборочных цехов.

Эвакуированные спеццеха прибыли на место почти без рабочих. Необходимо было восполнить недостаток в рабочих за счет обучения членов семей рабочих и эвакуированных.

Несмотря на указанные трудности в работе заводов,все же во втором полугодии 1941 года почти все заводы неуклонно наращивали выпуск боеприпасов.

В течение 1942 года план производства боеприпасов и вооружения увеличился сравнительно с 1940 годом в 11,1 раза и сравнительно с 1941 годом в 2,1 раза.

Выполнение плана за 1942 год составило 87,7%, фактически же выпуск готовых изделий увеличился сравнительно с 1940 годом в 8,9 раза и сравнительно с 1941 годом в 3,5 раза.

Указанный выше рост выпуска продукции в 1942 году заводы НКПС обеспечили, главным образом, за счет увеличения производительности труда и более интенсивного использования мощностей. За 1942 год число металлорежущего оборудования было увеличено на 285 единиц и достигло цифры 3577 ед. на 1/1-1943 г. /в 2,2 раза больше, чем в 1940 году и только на 9 % больше, чем в 1941 году/. Количество производственных рабочих к 1/1-1943 г. достигло 16.000 чел. /в 2 раза больше, чем в 1940 году и на 8 % больше, чем в 1941 г./. Формовочные площади чугуно-литейных цехов, занятые под формовкой боеприпасов достигли 9600 м2 или в 3,4 раза больше, чем в 1940 году и на 35 % больше, чем в 1941 году.

В выполнении заданий в 1942 году принимало участие 66 заводов НКПС.

IУ. Совершенствование технологических процессов спецпроизводства /1943 г./

Сравнительно с 1940 годом выпуск годовой продукции в 1943 году увеличился почти в 11 раз, а сравнительно с 1941 годом на 21,8%. Годовое задание по выпуску боеприпасов и вооружения составляло 565,9 млн.руб., а фактически выполнено на сумму 558,5 млн.рублей /в единых неизменных ценах/.

Всего было занято выпуском боеприпасов и вооружения в 1943 году уже 57 предприятий НКПС.

В течение 1943 года ряд заводов НКПС приступили, а отдельные из них полностью перешли на поточный метод организации производства боеприпасов: Ковровский машиностроительный им.Л.М.Кагановича /ст.Люблино М-Кур./, Канашский ВРЗ, ВРЗ им.Войтовича, Петуховский стрелочный завод,„Машиностроитель", ВРЗ„Памяти революции 1905 года", Барнаульский ВРЗ, завод "Ревтруд", Ново-Сибирские литейно-механические мастерские.

Введение поточного метода производства позволило уже в 1943 году увеличить производительность труда рабочих, что видно из следующих данных:

Массовый с"ем годных изделий на одного производственного рабочего в штуках:

№№ пп	Заводы	Цеха	Месячный с"ем		
			До введения потока.	После введения потока.	% увеличения выпуска.
I	ВРЗ„Памяти революции 1905 года"	Чуг.литейн. механическ.	222 97	531 135	140,0 40,0
2	Барнаульск. ВРЗ	Чуг.-литейный	216	625	190,0
3	З-д "Машиностроитель"	Механич.	329	478	45,0

Паровозо-ремонтные заводы коренным образом изменили технологический процесс формовки снарядов, что в большой степени сказалось на уменьшении формовочных площадей и количестве рабочих, занятых в литейных цехах на спецпроизводстве.

Тамбовский завод "Ревтруд" перешел на новую технологию безприбыльной отливки корпусов снарядов 122 мм. Внедрение этой технологии позволило заводу с"экономить на одно годное изделие 3,9 кгр. кокса и 8,9 кгр. металла.

Ковровский машиностроительный завод освоил автоматическую сварку корпусов авиабомб, а позже и головок М-31, что освободило большое число рабочих сварщиков, с"экономило много электроэнергии и значительно улучшило качество сварки и др.

Начиная с 1942 года и особенно в 1943 году, НКПС настойчиво пред"являл требования к производственным Управлениям и заводам обеспечить внедрение мероприятий, направленных на снижение себестоимости спецпродукции. Производственные Управления обязали заводы представлять для утверждения сметные/плановые/ калькуляции и побуждали заводы обеспечивать проведение мероприятий по снижению себестоимости.

С разрешения руководства НКПС, военно-промышленный Отдел, совместно с производственными управлениями НКПС, в период 17-21 мая 1943 года провели конференцию металлургов и работников литейных цехов заводов НКПС, производивших боеприпасы. В работе конференции приняли участие 28 заводских работников, а также работники Управлений и Отделов НКПС, представители ГАУ и др. организаций.

Конференция заслушала доклад Военно-Промышленного Отдела об итогах работы заводов и задачах металлургов и работников литейных цехов; доклады с мест о новых методах отливки

боеприпасов /Тамбовский ВРЗ, ЦНИИТМАШ/, об организации поточного метода /доклад ВРЗ „Памяти революции 1905 года"/ и доклады представителей заводов о состоянии производства литья боеприпасов.

Конференцией были разработаны практические мероприятия по улучшению работы литейных цехов, которые затем были разосланы заводам для руководства в работе и проведения их в жизнь.

Однако в 1943 году, несмотря на ряд принятых мер литейный брак продолжал оставаться все еще сравнительно высоким /см. таблицу/.

/в тыс. руб./

Наименование изделий	За 1943 год		
	Отлито	Забраковано	% Брака
Корпуса 76 мм. снарядов	2.894,0	855,0	29,5
Корпуса 122 мм. "	1.521.0	402,0	26,4
Корпуса 120 мм мин.	1.756.0	533,0	30,4
Корпуса 82 мм. мин.	4.316.0	1.240.0	28,9

Основными мерами, принимавшимися НКПС с целью обеспечения выполнения заданий ГОКО по спецпроизводству в 1943 году, были меры по усилению конкретной помощи заводам, как по линии обеспечения заводов материалами, так и по линии совершенствования организации производства и рационализации технологических процессов.

Это и обеспечило рост выполнения заданий в об"еме максимальном в 1943 году, сравнительно со всеми годами Великой Отечественной войны.

После вероломного нападения 22 июня 1941 года гитлеровской Германии на нашу Родину, когда потребовалось в корот-

кие сроки резко увеличить производство боеприпасов и вооружения, заводы НКПС с этой задачей успешно справились, несмотря на колоссальные трудности, связанные с перестройкой их работы на новый вид продукции, эвакуацией и т.д.

В постановлении ГОКО от 8 августа 1943 года за №-3697сс дана такая оценка этой работы заводов НКПС: "заводы и предприятия НКПС, производящие боеприпасы, в течение всего периода войны выпускают боеприпасы равномерно и бесперебойно. В связи с этим разрешить НКПС в августе-сентябре с/г., израсходовать на премирование рабочих, ИТР, служащих заводов и работников аппарата НКПС, связанных с производством боеприпасов, 3 миллиона рублей".

К I января 1944 года рабсила и мощности, занятые на заводах НКПС по производству боеприпасов и вооружения, характеризовались следующими данными:

1. В механических цехах было занято обработкой 2925 станков, из них 1154 на паровозо-ремонтных заводах, 674 - на машиностроительных, 640 - на вагоно-ремонтных и 457 - на предприятиях других управлений.

2. В чугуно-литейных цехах было занято под формовкой снарядов и мин 8063 кв.мтр. формовочных площадей, из них: 3006 на паровозо-ремонтных заводах, 2103 на машиностроительных заводах, 2340 на вагоно-ремонтных и 514 кв.мтр. на предприятиях других управлений.

За 1943 год рабсила и мощности, занятые выполнением заданий по боеприпасам и вооружению уменьшились:

по металлорежущему оборудованию	-	на 649 станков;
по формовочным площадям	-	на 1540 кв.мтр.
по производственным рабочим	-	на 3165 человек.

У. Начало сокращения спецпроизводства /1944 г./

В течение 1944 года задания по выпуску специальной продукции сравнительно с 1943 годом были уменьшены на 7,5%. Наибольшее снижение было произведено в IУ квартале и составило 14,7% сравнительно с заданием на первый квартал 1943 г.

План выпуска спецпродукции в 1944 году составлял 523,5 млн.руб.,фактическое выполнение было 503,5 млн.руб.

Одной из основных причин недовыполнения плана 1944 года продолжала оставаться,как и в предыдущие годы, неудовлетворительная работа литейных цехов заводов /высокий литейный брак/. Только единичные заводы /Литейно-Механический завод им.Л.М. Кагановича, Московский завод "Машиностроитель"/ добились значительного снижения брака, другие же заводы продолжали иметь высокий литейный брак, особенно по корпусам снарядов, по которым процент брака в 1944 году даже увеличился, сравнительно с результатами работы в 1943 году.

Несмотря на принимавшиеся меры, снабжение заводов НКПС чугунами, ферросплавами, снарядной заготовкой и листовой сталью проходило с большими перебоями, что вносило серьезные затруднения в работу заводов, приводило к большим простоям и штурмовщине, а, следовательно, и к повышенному браку в производстве.

В 1944 году, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 мая орденами и медалями за успешное выполнение заданий ГОКО по выпуску боеприпасов были награждены работники заводов и аппарата НКПС в количестве 191 человека.

На 1 января 1945 года число предприятий, выполнявших задания ГОКО по выпуску спецпродукции, сократилось до 37.

VI. Свертывание спецпроизводства /1945г./

Начиная с апреля месяца 1945 года, постановлением ГОКО были освобождены полностью еще 7 заводов и частично 6 заводов. После разгрома фашистской Германии, с июня месяца 1945 года, с заводов НКПС были сняты задания по производству боеприпасов и вооружения, мощности их полностью переключены для обслуживания нужд жел.дор.транспорта.

Данные об общей работе заводов по производству боеприпасов и вооружения приведены в следующей таблице.

/в млн.руб.в ед.неизм.ценах/

План и его выполнен.	Г о д ы:						
	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
План	42,7	47,I	243,6	522,7	565,9	523,5	181,8
Выполнен.	2,6	51,4	132,4	458,8	558,5	503,5	178,6
% выполнения плана.	6,1	I09,0	54,5	87,7	99,0	96,2	98,2

После разгрома гитлеровской Германии и окончания Великой Отечественной войны, за успешное выполнение заданий Правительства по выпуску боеприпасов и вооружения в период Великой Отечественной войны, Указом Президиума Верховного Совета СССР была награждена орденами и медалями еще бо́льшая группа отличившихся работников спецпроизводства в количестве 210 человек.

Подробный отчет и опыт работы заводов НКПС по выпуску боеприпасов и вооружения в период Великой Отечественной войны помещен в отдельном сборнике Военно-Промышленного Отдела НКПС /июнь 1945 год/.

В Н В О Д Ы

1. Особые требования, пред"являемые к организации производства и обеспечению выпуска боеприпасов на заводах Министерства Путей Сообщения, в специфичных условиях их работы, потребовали создания на военное время специальных органов для осуществления повседневного руководства и контроля за этой работой, мобилизации их работников, способных разрешать поставленные перед ними задачи.

Для обеспечения разработки планов производства боеприпасов и вооружения на заводах НКПС, контроля за выпуском этой продукции, решения технических и организационных вопросов, относящихся одновременно к работе всех заводов или нескольких управлений, был создан Центральный Военно-Промышленный Отдел с непосредственным подчинением его первому заместителю Наркома.

Для осуществления аналогичных задач в системе заводов одного и того же Управления, были созданы военные отделы и спецсектора при отраслевых производственных управлениях НКПС.

Практика подтвердила полную целесообразность и жизненную необходимость создания таких органов в системе НКПС в военное время. Опыт работы показывает также, что сохранение таких органов на мирное время в уменьшенном штате является необходимым для целей преемственности и проведения подготовительных работ на будущее время.

2. Три основных момента в организации производства боеприпасов и вооружения явились наиболее узкими на заводах

НКПС;

а/ <u>инструментальные цеха</u>.

Эти цеха, особенно в период организации спецпроизводства, а также и в первые годы войны, не обеспечивали изготовления инструмента и приспособлений для нужд этого производства, вследствие отсутствия их в то время на большинстве заводов НКПС.

Все попытки НКПС организовать инструментальные цеха на отдельных заводах не увенчались успехом и весь инструмент, как правило, на всем протяжении войны поставлялся заводами Наркомата Станкостроения. Отсутствие таких цехов на заводах НКПС и в настоящее время /за редким исключением/ будет являться серьезным тормозом в деле освоения и развертывания спецпроизводства и в дальнейшем.

б/ <u>Работа литейных цехов</u>.

Высокий литейный брак являлся за все годы войны основным злом в работе заводов НКПС при выполнении заданий спецпроизводства.

Несмотря на то, что чугуно-литейные цеха за период их работы по выпуску спецлитья были значительно усилены в техническом отношении, однако они продолжали оставаться "узким" местом в деле выпуска высоко-качественного литья, т.к. организация всего хозяйства /склады шихтовых материалов, лабораторное оборудование, контроль качества и т.д./ не обеспечивала должного соблюдения технологической дисциплины.

в/ <u>Материально-техническое обеспечение</u>.

Несмотря на то, что в деле организации материально-техни-

ческого обеспечения заводов НКПС за годы войны была проделана большая работа /разработаны нормы расхода материалов, организован контроль за отгрузкой материалов с заводов поставщиков, контроль за продвижением и доставкой материалов/ все же в течение всего времени выпуска спецпродукции, наибольшее число срывов в выполнении заданий ГОКО происходило по причинам несвоевременной отгрузки и продвижения отгруженных материалов заводам.

Дело организации материально-технического обеспечения спецпроизводства на будущее время требует и впредь его дальнейшего совершенствования.

3. Необходимость обеспечения равномерного выполнения заданий ГОКО заставила жестко провести в жизнь систематический ежедневный контроль за выполнением графиков производства боеприпасов и вооружения каждым заводом. Для этой цели была организована ежедневная оперативная отчетность заводов о ходе выполнения ими специальных заданий, с помощью которой принимались немедленные меры для ликвидации узких мест в работе заводов.

РАССЕКРЕЧЕНО

XXII. МАТЕРИАЛЬНЫЕ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ И МОБИЛИЗАЦИОННЫЕ ЗАПАСЫ И РЕЗЕРВЫ

А. ОБЩИЕ ДАННЫЕ И ДИНАМИКА НАКОПЛЕНИЯ РЕЗЕРВОВ К НАЧАЛУ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

На железнодорожном транспорте для снабжения его основными материалами и оборудованием, в целях обеспечения бесперебойной работы в первый период войны и восстановления фронтовых и прифронтовых участков железных дорог, к началу Великой Отечественной войны было накоплено имущества мобилизационного запаса /резерва/ на 641.400.000 р. и государственного резерва топлива /угля/ на 285.000.000 р. ,всего на сумму -926.400.000 р.

КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОБИЛИЗАЦИОННЫХ ЗАПАСОВ

I. Неснижаемый запас материалов и запасных частей.

Неснижаемый запас материалов и запасных частей, в соответствии с постановлением СНК СССР от 2 июня 1931 года за № 103, подлежал содержанию в составе оборотного капитала дорог в об"еме 2-х месячной потребности мобилизационного периода.

Накопление этого запаса производилось по всем дорогам и заводам НКПС за счет текущего поступления материалов и запасных частей для эксплоатационной деятельности, путем 10% отчисления от фактически получаемого количества.

Финансирование производилось за счет специальных средств, выделяемых НКПС"у НКФ"ином СССР.

Разработаннными в 1938 году нормами, неснижаемый запас имущества установлен в об"еме 475,800.000 руб., фактическое же наличие его к началу Великой Отечественной войны выражалось в сумме 316,800.000 руб. или 66,5% от норм.

Неснижаемый запас хранился на складах железных дорог и заводах ЦТР, ЦВР, ЦУМЗи Цэ.

2. Спецрезерв материалов и запасных частей.

Спецрезерв материалов и запасных частей создавался как централизованный запас на транспорте, независимо от неснижаемого запаса на дорогах и заводах и предназначался, наряду с ним, для обеспечения ремонта подвижного состава в первый период войны.

Накопление спецрезерва производилось по укрупненным нормам на сумму 31.500.000 руб., утвержденным постановлением Распорядительного Заседания Совета Труда и Обороны от 21 октября 1929 года за №-41. Фактическое наличие имущества в спецрезерве к началу Великой Отечественной войны составляло 57.800.000 руб.

Хранение материалов и запасных частей спецрезерва было сосредоточено на 6-ти базах НКПС:

ст.Люблино М-Курской ж.д.
ст.Харьков Южной ж.д.
ст.Куйбышев Куйбышевской ж.д.
ст.Безымянка " " "
ст.Омск Омской ж.д.
ст.Ховрино Октябрьской "

3. Мобилизационный запас восстановительного имущества

Накопление мобилизационных запасов восстановительного имущества производилось НКПС"ом на основании норм, установленных Правительством.

Постановлением Совета Труда и Обороны от 21 октября 1929 года нормы мобилизационного запаса восстановительного имущества были установлены в об"еме 42.000.000 руб.

Последующими постановлениями Совета Труда и Обороны эти нормы были, соответственно повышены: постановлением от 2 апреля 1933 года за № 15/сс - до 70.000.000 руб., постановлением от 1 октября 1937 года за № 148/сс - до 242000000 руб.

Фактическое наличие мобилизационного запаса восстановительного имущества к началу Великой Отечественной войны составляло 195.500.000 руб. или 81,5 % от нормы.

Хранение мобилизационного запаса восстановительного имущества было сосредоточено на 11 специальных базах НКПС:

№ 12 - Москва
№ 19 - ст.Вязьма Западной ж.д.
№ 22 - ст.Брянск М-Киевской ж.д.
№ 25 - ст.Ворожба М-Киевской ж.д.
№ 30 - ст.Бологое Октябрьской ж.д.
№ 32 - ст.Гребенка Ю-Западной ж.д.
№ 35 - ст.Карымская Забайкальской ж.д.
№ 40 - Куйбышевка Амурской ж.д.
№ 42 - ст.Хабаровск Дальневосточной ж.д.
№ 45 - ст.Ипполитовка Приморской ж.д.
№ 50 - ст.Филино Ярославской ж.д.

4. Мобилизационный запас элементов "Выстрел"

Мобилизационный запас материалов, инструмента и полуфабрикатов по элементам "Выстрел" был создан на заводах НКПС на основании решения Комитета Обороны при СНК СССР /протокол заседания КО от 21 августа 1939 года за №-I/.

Размер мобилизационного запаса для всех заводов установлен распоряжением НКПС № I-374/сс от II/УШ-1939 г. из расчета 45 дней работы по максимальному кварталу мобилизационного задания 1939 года.

Накопление производилось в основном за счет фондов, выделяемых Управлением Государственных Резервов при СНК СССР и частично за счет фондов НКПС.

Запас финансировался через ГУГМР при СНК СССР.

Фактическое наличие имущества для элементов "Выстрел" к началу Великой Отечественной войны составляло 10,200.000 руб. при норме 20.900.000 руб. или 49 % от нормы.

5. Объемное воинское оборудование. /см.раздел ХП/.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕЗЕРВ ТОПЛИВА /угля/

Государственный резерв топлива создавался на железнодорожном транспорте на основании постановления распорядительного заседания Совета Труда и Обороны СССР от 31 августа 1928 года из расчета обеспечения бесперебойной работы дорог и заводов НКПС на 30-40 дней первого периода войны.

Накопление производилось по планам, утвержденным Правительством, за счет специально выделяемых фондов через

Управление Госрезервов при СНК СССР, а финансирование - за счет оборотных средств дорог и заводов.

Уголь госрезерва хранился на топливных складах железных дорог в местах потребления.

До 1939 года накопление угля госрезерва протекало неудовлетворительно и только с 1939 года началось более интенсивное увеличение этого запаса.

Основным недостатком в накоплении являлось отставление завоза донецкого угля, на снабжении которым находилось 28 дорог Северо-Запада, Запада, Центра, Юга и Кавказа.

На 1 июня 1941 года общее наличие угля госрезерва составляло 5395.000 тонн, что могло обеспечить работу всей сети дорог в течение 29 суток.

Однако размещение этого угля как по отдельным дорогам, так и внутри дорог по складам было неравномерное. При наличии ряда дорог, обеспеченных углем госрезерва на 30-60 суток /Бр-Литовская, Ковельская, Кировская, Дальневосточная и др./, имелись дороги с обеспеченностью только на 7-12 суток /Орджоникидзевская, Сев.Кавказская, Южная и др./.

Октябрьская ж.д. имела запас угля госрезерва на 42 суток, но склад депо Выборг был обеспечен углем, лишь на 5 суток.

Дороги, находящиеся на снабжении донецким углем, были обеспечены на 21 сутки.

ДИНАМИКА НАКОПЛЕНИЯ ЗАПАСОВ

Динамика накопления основных мобилизационных запасов и госрезерва топлива /угля/ на железнодорожном транспорте

до Великой Отечественной войны в суммовом выражении характеризуется следующими данными:

Дата	Млн. руб.							
	Неснижаемый запас	Спецрезерв	Запас восстановительного имущества	Запас с"емного воинского оборудования	Запас элементов "Выстрел"	Запас топлива /госрезерв/	Всего	
							Общая сумма	В том числе запас топлива
I.I-1935	-	19,0	40,6	-	-	73,0	132,6	59,6
I.I-1936	41,7	20,3	55,5	-	-	98,0	215,5	117,5
I.I-1937	83,8	33,2	75,8	37,1	-	89,2	319,1	229,9
I.I-1938	94,7	38,0	87,1	44,8	-	104,3	368,9	264,6
I.I-1939	154,0	45,8	120,4	44,7	-	76,3	441,2	364,9
I.I-1940	213,4	49,3	133,8	41,7	-	131,6	569,8	438,2
I.I-1941	301,1	58,0	161,0	54,1	9,1	230,6	813,9	574,2
I.VI-1941	316,8	57,8	195,5	61,1	10,2	285,0	926,4	641,4

Б. СОСТОЯНИЕ ИМУЩЕСТВА МОБИЛИЗАЦИОННОГО РЕЗЕРВА К НАЧАЛУ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ И ЕГО ДВИЖЕНИЕ ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ.

Постановлением Совнаркома Союза ССР и ЦК ВКП/б/ от 6 июня 1941 года № 1517-627-сс все виды мобилизационного запаса были об"единены в единый мобилизационный резерв.

Этим же постановлением предусматривалось производить финансирование мобилизационных резервов за счет ассигно-

ваний по государственному бюджету СССР - Управлением Государственных Материальных Резервов при СНК СССР, путем выдачи под накопленные мобилизационные резервы беспроцентных ссуд через учреждение Госбанка СССР.

Порядок финансирования мобилизационных резервов установлен инструкцией Государственного Банка Союза ССР № 10/с от 7/I-1942 года.

Таким образом, общее наличие имущества мобилизационного резерва по состоянию на I июня 1941 г. на железных дорогах, заводах, базах ГУМТО, УЗЧ, ГУВВР и др.предприятий НКПС в суммовом выражении составлял 641.400.000 руб. при норме 873.800.000 руб. или 73,5 % к норме.

По отдельным видам имущества выполнение норм характеризуются следующими данными:

№№ пп	Наименование имущества мобрезерва	Наличие на I/VI-1941г.	Норма	% к норме.
I	Мобрезерв с"емного воинского оборудования.	61,1	77,2	79,0
2	Мобрезерв материалов, оборудования и запасных частей.	374,6	532,8	70,4
3	Мобрезерв восстановительного имущества	195,5	242,0	81,5
4	Мобилизационный резерв элементов "Выстрел".	10,2	20,9	49,0

Для обеспечения бесперебойной работы железных дорог, заводов и пр.предприятий НКПС в самом начале войны постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 27/VI-41г

за № 1765-768 Народному Комиссариату Путей Сообщения было разрешено разбронировать 30% от фактического наличия материалов и запасных частей, что составляло сумму 133.800.000 руб.

Последующими постановлениями и распоряжениями Совнаркома СССР № 298-154-с от 5/Ш-42 г., № 16949-рс от 2/IX-43 г., № 24297-рс от 27/УП-44 г., № 20341-рс от 24/X-44 г., №-23409-рс от 23/XП-44 г., № 4992-рс от 16/Ш-45 г., № 12798-рс от 27/УШ-45 г., ГОКО № 4633-с от 20/XI-43 г. и др. НКПС"у разрешалось разбронировать из мобрезерва ряд остро необходимых для работы дорог и предприятий материалов и запасных частей.

Постановлениями Совнаркома СССР № 19798-рс от 16/X-42 г., № 23086-рс от 3/XП-42 г., № 10538-рс от 26/У-42 г., № 16953-рс от 2/IX-43 г., № 21713-рс от 20/IX-43 г., № 23406-рс от 17/XП-43 г., № 24690-рс от 31/хП-43 г., № 2639-рс от 10/П-44 г., № 3621-рс от 19/П-44 г., № 3148-рс от 14/Ш-44 г., № 17733-рс от 1/IX-44г., № 19469-рс от 4/X-44 г., № 21537-рс от 18/XI-44 г., № 25010-рс от 15/П-45 г., № 4992-рс от 16/Ш-45 г., № 7013-рс от 11/У-45 г., № 8306-рс от 3/УI-45 г. и другими НКПС"у разрешалось позаимствование материалов и запасных частей из мобилизационного резерва с различными сроками возврата.

Для обеспечения работ по восстановлению, постановлением ГОКО № 1095-с от 3/I-42 г. было разрешено использо-

вание мобилизационного резерва восстановительных материалов и оборудования, причем в каждом отдельном случае по приказу Народного Комиссара Путей Сообщения.

Это положение было распространено по Дальневосточным базам ГУВВР"а на август-сентябрь 1945 года постановлением ГОКО № 9840-с от 12/УШ-1945 года.

Некоторое количество имущества мобилизационного резерва во время военных действий было уничтожено, часть материалов, оборудования и запасных частей мобрезерва, отгруженного по эвакуации, не прибыло к месту назначения и не было оприходовано в мобрезерв, в результате чего потери мобилизационного резерва за время войны составили сумму 72.800.000 рублей.

Динамика движения имущества мобилизационного резерва в суммовом выражении по годам характеризуется следующей таблицей:

№№ пп	Дата	Наличие в млн.руб.	ПРИМЕЧАНИЕ
I	I.6.1941 г.	641,4	
2	I.4.1942 г.	436,5	
3	I.I.1943 г.	324,5	
4	I.I.1944 г.	279,3	
5	I.I.1945 г.	191.4	
6	I.7.1945 г.	161,0	

Как видно из этой таблицы, наличие имущества в мобилизационном резерве к концу войны значительно уменьшилось и на I/УП-1945 г. выражалось в сумме 161.000.000 руб.,

следовательно за время войны оно сократилось на сумму более 480.000.000 рублей.

Возврат в мобрезерв позаимствованного имущества, вследствие недостаточного выделения фондов на материалы для эксплоатации, слабой их реализации и острого недостатка этих материалов в переходящем эксплоатационном запасе, происходил крайне неудовлетворительно и в установленные Правительством сроки не выполнялся.

Распоряжениями Совнаркома СССР № 21537-рс от 18/XI-1944 г., № 7954-рс от 18/У-1945 г., № 486-рс от 11/I-45г., № 16944-рс от 26/XI-45 г., № 5182-рс от 18/IУ-46 года и др., числящаяся за железными дорогами, заводами и предприятиями НКПС задолженность по возврату в мобрезерв материалов и запчастей была списана.

XXIУ. МОБИЛИЗАЦИОННЫЙ РЕЗЕРВ С"ЕМНОГО ВОИНСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Накопленный к началу Великой Отечественной войны мобилизационный резерв с"емного воинского оборудования на общую сумму 6I.I00.000 р. имел особо важное значение среди другого накопленного имущества мобилизационного резерва и сыграл важную роль в обеспечении бесперебойного снабжения оборудованием людских воинских перевозок в период войны и в особенности в первые месяцы военных действий.

Переброска из центральных районов, Средней Азии и Урало-Сибири к театру военных действий крупных войсковых соединений, вплоть до армий, потребовала от железных дорог значительного наличия воинского оборудования.

По состоянию на 20/УI-I94I года наличие воинского оборудования в мобилизационном и эксплоатационном запасах составляло:

№№ пп	Наименование оборудования	Един. изм.	Норма мобрезерва на I5 дней. моб-периода.	Наличие: Мобрезерв	Эксплоатационн. запас	ВСЕГО
I	Доски	т.шт.	6517,7	5487,I	I320,0	6807,I
2	Печи	"	I66,0	I28,3	59,3	I87,6
3	Трубы	тыс. комп.	I66,0	I30,7	55,2 x/	I85,9
4	Закладки	т.шт.	460,8	427,8	45,5 x/	473,3
5	Зубчатки	"	332,0	264,5	56,7 x/	32I,2
6	Рамы	т.ком.	576,4	478,2	77,5 x/	555,7
7	Стремянки	т.шт.	288,2	276,2	45,0 x/	32I,2
8	Ведра	т.шт.	288,2	297,4	43,3 x/	340,7
9	Фонари	"	576,4	266,9	52,7 x/	3I9,6
I0	Мостки конские	т.комп.	23,I	27,2	I,5	28,7

№№ пп	Наименование оборудования	Един. изм.	Норма мобрезерва на 15 дней мобпериода.	Наличие:		
				Мобрезерв	Эксплоатационн. запас	ВСЕГО
II	Мостки переходные	тыс. комп.	23,I	4,I	-	4,I
I2	Трубы кухонн.	т.шт.	6,6	5,5	-	5,5

ПРИМЕЧАНИЕ: x/ - Показано только свободное наличие на складах, не считая оборудования этого вида, находящегося в оборудованных под людскими перевозками, вагонах на колесах.

Как видно из приведенной таблицы, эксплоатационный запас воинского оборудования по решающим видам, составлял лишь от 20 до 31% от общего наличия; в частности по доскам -19,5%, по печам - 31,4%, по трубам -29,7%, поэтому обеспечение оборудованием перевозок в первой период войны осуществлялось, главным образом, за счет мобилизационного резерва.

В ходе военных действий, в первый период войны, было уничтожено и приведено в негодность следующее количество с"емного воинского оборудования мобрезерва:

№№ пп	Название оборудования	Един. изм.	Количество	На сумму тыс. рублей
I	Доски воинские	т.шт.	350,56	2103,36
2	З у б ч а т к и	"	I7,7	73,53
3	З а к л а д к и	"	2I,0	2I2,42
4	П е ч и	"	II,95	I433,76
5	Т р у б ы	т.комп.	II,83	354,78
6	Р а м н	"	24,53	49I,04
7	Стремянки	т.шт.	2I,66	I29,93

№№ пп	Название оборудования	Един. изм.	Количество	На сумму тыс.рублей
8	Ведра	т.шт.	9,66	116,55
9	Фонари	"	17,02	102,73
10	Мостки конские	т.комп.	1,65	1071,2
	Итого:			6089,31

За время войны, в соответствии с распоряжениями Правительства, для обеспечения воинских перевозок было разбронировано и позаимствовано из мобилизационного резерва следующее количество с"емного оборудования:/на сумму 87.000 т.р./:

№№ пп	Наименование оборудования	Един. изм.	Разбронировано	Позаимствовано	Всего разбронировано и позаимствов.
1	Досок	т.шт.	4562,8	1600,0	6162,8
2	Закладок	"	280,9	5,0	285,9
3	Зубчаток	"	199,8	-	199,8
4	Печей	"	68,0	105,0	173,0
5	Труб	тыс. комп.	64,8	110,0	174,8
6	Рам	т.ком.	301,9	50,0	351,9
7	Стремянок	т.шт.	230,0	40,0	270,0
8	Ведер	"	228,9	35,0	263,9
9	Фонарей	"	287,0	5,0	292,0
10	Мостков конских	тыс. компл.	19,7	0,5	20,2

Необходимо отметить, что разбронирование из мобрезерва оборудования производилось только в первый период войны /до 14/X-1941 г./.

В последующий период - Правительством разрешалось НКПС"у только позаимствование оборудования, с различными сроками его возврата в мобилизационный резерв.

За время войны из мобилизационного резерва было позаимствовано досок - 1400,0 тыс.шт., печных приборов 100,0 тыс.комплектов и др.

Однако возврат в мобилизационный резерв позаимствованного оборудования, вследствие больших потерь при эксплоатации и недостаточного поступления в эксплоатационный запас в счет новой заготовки, был возмещен не полностью.

По ходатайству НКПС"а в 1945 году соответствующими распоряжениями Правительства, железные дороги были освобождены от возврата ранее позаимствованного воинского оборудования в следующем количестве:

№№ пп	Распоряж. Правительства		Оборудование:					
	Дата	№№ распор. Правительства.	Доски	Печи	Трубы	Рамы	Стремянки	Ведра
			шт.	шт.	в тысячах комплектов		шт.	шт.
I	11/I 45г.	СНК №486-рс.	665,0	8,8	34,3	7,6	4,0	7,0
2	26/XI 45 г.	СНК №16944рс	610,0	40,0	35,0	20,0	30,0	10,0
		Итого:	1275,0	48,8	69,3	27,6	34,0	17,0

ПРИМЕЧАНИЕ: Уничтоженное в ходе войны оборудование на сумму 6089,31 тыс.руб. в списание не вошло.

Остальная задолженность железными дорогами была погашена за счет закладки в мобилизационный резерв оборудования из эксплоатационного наличия и новой заготовки.

Учитывая необходимость наличия резерва воинского оборудования для обеспечения особо важных оперативных воинских перевозок, Центральный Военный Отдел МПС принимал все необходимые меры для увеличения наличия воинского оборудования мобилизационного резерва.

Несмотря на прекращение выделения фондов на воинские доски по линии Главного Управления Государственных Материальных Резервов, пополнение мобилизационного запаса все же осуществлялось за счет внутренних ресурсов дорог и отчислений от новой заготовки.

Из внутренних ресурсов за время войны было вложено в мобилизационный резерв: досок - 1326,4 тыс.шт., печей 106,45 тыс.шт., печных труб - 80,33 тыс.комплектов и др. оборудование.

Это мероприятие дало возможность обеспечивать воинские перевозки на дорогах при отсутствии на них воинского оборудования в эксплоатационном запасе, производя в этих случаях выпуск оборудования из мобрезерва с одновременной закладкой его на других дорогах.

Динамика наличия мобрезерва с"емного воинского оборудования по годам характеризуется следующей таблицей:

Название оборудования	Един. изм.	На 20/VI 1941г.	На 1/I 1942г.	На 1/I 1943г.	На 1/I 1944г.	На 1/I 1945г.	На 1/VI 1945г
ВСЕГО:	млн. рубл.	61,1	39,6	20,6	19,4	18,0	19,6
из них:							
Доски воинск.	т.шт.	5487,1	1665,4	929,7	576,5	514,1	500,7
Закладки	"	427,8	164,7	140,3	185,4	190,2	190,2
Зубчатки	"	264,5	166,5	111,0	174,6	174,6	175,0
П е ч и	"	128,3	45,5	52,9	43,2	49,6	54,8

Название оборудования	Един. изм.	На 20/6 1941г.	На I/I 1942г.	На I/I 1943г.	На I/I 1944г.	На I/I 1945г.	На I/IX 1945г.
Трубы печные	т.ком.	130,7	47,9	50,3	30,5	29,0	34,4
Стремянки	т.шт.	276,2	85,0	60,6	73,0	70,5	71,0
Ведра	"	297,4	104,1	99,6	113,2	102,2	110,5
Фонари	"	266,9	117,6	108,8	120,5	117,8	120,9
Р а м ы	т.ком.	478,2	195,1	169,3	183,6	182,3	177,5
Мостки конск.	"	27,2	11,3	8,6	9,4	9,4	9,5
" переходные	"	4,1	3,7	3,7	5,4	5,4	5,4
Трубы кухонн.	"	5,5	2,5	2,2	2,6	2,6	1,7

Как видно из этой таблицы, наличие воинского оборудования, значащегося на I/I-1944 года, имело в дальнейшем незначительное изменение в своем количестве до самого окончания войны с фашистской Германией и примерно в этом же об"еме было сохранено до I/IX-1945 года.

Для обеспечения перевозок демобилизованных I-й, 2-й и 3-й очередей, перевозок репатриированных, а также оперативных воинских людских перевозок по Дальнему Востоку постановлениями Совета Народных Комиссаров № 13846-рс от 17/IX-45г., №-22417-рс от 7/XII-45 года, №-7106-рс от 4/VI-46 г. НКПС"у было разрешено позаимствовать из мобрезерва досок 475 тыс. шт., закладок 10 тыс.шт., печей 5 тыс.шт., труб 20 тыс.комплектов, оконных рам 50 тыс.комплектов, ведер и фонарей по 10,0 тыс.штук.

Все это оборудование, за исключением 15 тыс.шт. досок, последующим распоряжением Совета Народных Комиссаров № 16944-рс от 16/XI-1945 года, было списано с задолженности.

Этим же распоряжением СНК СССР НКПС"у разрешено разбронировать из мобилизационного резерва зубчаток 175 тыс.шт.

ведер 3,2 тыс.шт. и переходных мостков 5,2 тыс.шт.

В результате разбронирований наличие оборудования крайне сократилось и по состоянию на I/УП-1946г. составляло:

№№ пп	Наименование оборудования	Един. изм.	Наличие на I/УП-46 г.	ПРИМЕЧАНИЕ
I	Доски	тыс.шт.	34,I	
2	Закладки	"	I82,0	
3	Зубчатки	"	I0,9	
4	Печи	"	40,5	
5	Трубы печные	тыс.комп.	I6,3	
6	Рамы	"	I28,0	
7	Стремянки	тыс.шт.	41,2	
8	Ведра	"	I04,5	
9	Фонари	"	II6,0	
I0	Мостки конские	тыс.комп.	9,5	
II	Мостки переходн.	"	0,3	
I2	Трубы кухонные	"	2,3	

Наличие в мобилизационном резерве 34,I тыс.штук досок не может оказать существенной помощи дорогам при перебоях в снабжении, вследствие чего выявляется крайняя необходимость его увеличения.

Большие потери воинского оборудования при эксплоатации, составлявшие, например, по доскам ежегодно 4-5 млн.штук, неравномерное и недостаточное пополнение эксплоатационного запаса и слабая регулировка его приводили, в отдельных случаях, к самовольному расходованию дорогами мобилизационного резерва.

В целях упорядочения хранения и устранения случаев самовольного разбронирования оборудования мобрезерва, а

также наведения порядка в учете и отчетности, Центральный Военный Отдел систематически производил проверки на дорогах, в результате которых были изданы приказы НКПС"а по устранению выявленных проверками недостатков.

За время войны по вопросам воинского оборудования были изданы приказы: № 594-с/Ц от 24/XII-41г., №С-1094/Ц от 16/X-42 г., №-153/Ц от 4/II-43 г., №-С-539/ЦЗ - 13/VI-43 г., №-С-613/ЦЗ -9/VII-43 г., № С-763/Ц - 26/VIII-44 г. № С-829/ЦЗ / 171-с ГУТМР от 13/XI-44 г. № С-717/Ц - 9/VII-45 г. № С-791/Ц от 20/VII-45 г. № 81/ЦЗ от 13/II-46 г., приказание ЦЗ № 2-1209 от 29/II-44 г. и другие.

ооо О ооо

Рассматривая мобилизационный резерв с"емного воинского оборудования в полной взаимосвязи с эксплуатационным его наличием, а также прямое его назначение для оказания помощи железным дорогам при перебоях обеспечения оборудованием решающих людских воинских перевозок, необходимо отметить полную оправданность его создания до войны и целесообразность дальнейшего сохранения и накопления.

В целях создания мобилизационного резерва с"емного воинского оборудования Центральным Военным Отделом разработаны новые нормы, предусматривающие накопление в резерв 5000 тыс.штук досок, 156,3 тыс.комплектов печных приборов и соответственное количество других видов оборудования.

XXV. ОБЕСПЕЧЕНИЕ КАДРАМИ

Обеспечение дорог на мобилизационный период рабочими и инженерно-техническими кадрами предусматривалось специальным разделом мобилизационного плана.

В предвоенный период военно-мобилизационными органами, совместно с отделами кадров на дорогах и в НКПС, были произведены соответствующие расчеты потребности личного состава основных решающих профессий для обеспечения максимальных размеров движения первой декады мобилизационного периода.

Потребность кадров решающих профессий, установленная этими расчетами, сопоставлялась с фактическим их наличием на дорогах сети вообще и, в частности, на прифронтовых дорогах.

На основании полученных таким образом данных и определившегося при этом недостатка или излишка кадров на отдельных дорогах, планом были предусмотрены следующие мероприятия: перекомандировка отдельных профессий с дороги на дорогу; направление на фронтовые участки ж.д. спецформирований НКПС; использование резерва личного состава, содержащегося, согласно разрешения Правительства, на прифронтовых дорогах; подготовка кадров в школах ФЗО и на краткосрочных курсах.

Общая потребность в личном составе по 25-ти основным указанным профессиям для обеспечения максимальных размеров движения на первую декаду мобилизационного периода /с включением личного состава, потребного для обслуживания подле-

жащих открытию 991 законсервированного раздельного пункта/ определялась для дорог сети в 844766 человек.

Фактическое наличие личного состава этих профессий по состоянию на 1 мая 1941 года, исключая лиц, уходящих в Красную Армию, составляло 705365 человек, а недостаток - -139401 человек.

Для руководства работой фронтовых дорог и для их обслуживания, мобилизационным планом была предусмотрена подготовка спецформирований НКПС военного времени и отмобилизования их на фронтовые участки в следующем количестве:

№№ пп	Наименование спецформирований	Количество	Число людей в каждом спецформировании	Всего людей
1	Уполномоченный НКПС по фронту /УПС/	8	79	632
2	Военно-Эксплуатационное Отделение /ВЭО/	x/ 7+8=15	1830	14640
3	Головной восстановительный Отдел /ГВОТ/	16	39	624
4	Горемов	18	348	6264
5	Подремов	16	101	1616
6	Водремов	15	69	1035
7	Связьремов	15	137	2055
8	Головных баз	16	79	1264
9	И З О	63	-	8215
10	ДЕЗО	156	-	2187
	ВСЕГО:	331	-	38532

x/ 8 ВЭО - как резервные.

Кроме вышеперечисленных спецформирований, мобилизационным планом предусматривалось формирование дорогами 338 военно-санитарных поездов с личным составом в них 6264 человека.

Всего же было предусмотрено отмобилизовать 669 спецформирований с общим контингентом личного состава 44796 человек.

I. ВЫПОЛНЕНИЕ НАМЕЧЕННЫХ МОБИЛИЗАЦИОННЫМ ПЛАНОМ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ КАДРАМИ

В связи с вероломным нападением фашистской Германии на нашу страну, без об"явления войны, и вынужденным, вследствие этого, отходом частей Красной Армии задача командирования на прифронтовые участки дополнительных кадров в мобилизационный период и в первые месяцы войны отпала, так как с дорог Прибалтики, Западной Белоруссии и Украины с первого дня войны началась эвакуация железнодорожного имущества и железнодорожников на дороги Центра, Средней Азии и Урало-Сибири.

РАССЕКРЕЧЕНО

В результате размещения значительного количества эвакуированных железнодорожников на дорогах Центра, Азии и Урала, а также принятых мер по расширению сети ФЗО и железнодорожных училищ и увеличения числа учащихся в них указанные дороги на протяжении первых I-I/2-2-х лет войны не испытывали недостатка в кадрах массовых профессий. Но изменение количественного состава рабочих кадров, происшедшее

во все годы Великой Отечественной войны представляется в следующем виде.

В 1940 году на железнодорожном транспорте работало 2819900 человек, из них на железных дорогах 1802700 человек.

В 1941 году, особенно в 1942 году, когда немецкими захватчиками было занято 17 дорог полностью и 9 дорог частично, количественный состав железнодорожников значительно сократился.

В 1941 году общий состав работников на железнодорожном транспорте по сравнению с довоенным годом уменьшился на 362.000 или на 13,3%, а на железных дорогах на 196.800 или на 11 %.

Количественный состав работников по годам характеризуется следующей таблицей:

/в тысячах человек/

ПОКАЗАТЕЛИ:	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943г.	1944 г.	1945 г. /декаб.
Общее число работников железнодорожного транспорта.	2819,9	2457,9	1825,0	2161,1	2826,8	3078,9
Общее число работников на железных дорогах/без госбюджетных организ./	1802,7	1605,9	1118,4	1332,4	1787,7	1944,3
В том числе:						
На эксплуатации железных дорог.	1394	1253,5	884,6	1014,6	1384,2	1530,6
На заводах.	229,8	177,1	106,1	114,2	133,0	140,3
На строительствах	348,6	358,5	281,1	282,7	385,1	413,3

Как видно из приведенной таблицы, наибольшее уменьшение работников имело место в 1942 году и составляло:

	В тыс.человек	в %%
По транспорту в целом	994,9	35,3
в том числе:		
а/ По дорогам сети	684,3	37,1
б/ По заводам	123,7	53,9
в/ По строительствам	62,5	18,2

Основными причинами такого уменьшения числа работников железнодорожного транспорта являлись:

Призыв в Красную Армию	393,8 тыс.челов.
Гибель на фронтовых дорогах	30,0 " "
Передача в оборонную промышленность по постановлению СНК СССР	10,0 " "
Оставшиеся на территории, занятой врагом /в том числе и уход в партизаны/.	856,5 " "

Поэтому явилась необходимость принять самые энергичные меры и в короткие сроки восполнить кадры взамен ушедших в Красную Армию, командированных в спецформирования МПС, пополнения убыли на фронтовых дорогах и удовлетворения возросшей потребности в кадрах на тыловых дорогах.

С этой задачей отделы кадров НКПС и дорог справились успешно: в 1943 году число работников по отношению к 1942 году увеличилось на транспорте на 336,1 тыс.человек, а на железных дорогах на 214 тыс.человек; в 1944 году общий состав работников железнодорожного транспорта достиг уже уровня довоенного времени; прирост работников массовых профес-

сий в 1944 году по сравнению с 1940 годом равнялся 6,9 тыс. человек.

Изменение состава работников основных решающих профессий за годы войны характеризуется следующими данными:

№ п	Наименование профессий	Наличие работников					
		Май 1941 г.	Январь 1942 г.	Декабрь 1942 г.	Декабрь 1943 г.	Декабрь 1944 г.	Декаб. 1945г.
	Всего по 30 ведущим профессиям	900474	492556	530211	703320	892581	890024
	В том числе:						
1	Машинисты	54404	32546	35167	38042	41492	43846
2	Пом.машинистов	54027	32005	35529	37063	40829	42223
3	Кочегары	30607	18812	18328	22332	30138	29563
4	Слесари паровоз.	32771	19849	19947	27562	34347	43272
5	Котельщики	5500	-	2876	4091	4848	5025
6	Токари паровозные и вагонные.	13012	-	8545	11660	14365	17406
7	Дежурн.по станции	30303	18794	18612	23642	29375	32266
8	Составители	10909	5915	5202	6606	8097	8230
9	Стрелочники	84964	47456	48267	68105	89212	94096
10	Кондукторы	44926	27622	26907	33121	40962	41809
11	Поездные вагонные мастера	20819	12018	10602	12180	15011	16915
12	Осмотрщики ваг.	33136	17835	16660	20848	26319	28608
13	Слесари вагонн.	57603	27906	25813	37485	47946	48540
14	Дорожн.мастера.	8091	4357	4571	6096	7930	8311
15	Бригадиры пути.	23740	13295	13731	18920	24409	25148
16	Путевые обходчики	74731	47462	46207	59707	73722	72587
17	Путевые рабочие	180993	82454	98625	166280	186302	172837
18	Электромеханики	11484	6040	6971	8920	11166	12414
19	Монтеры	5625	2477	2702	3946	5671	6763
20	Рабочие связи	8176	2889	5066	9330	12522	11755
21	Телеграфисты	12617	6603	8812	11516	14682	15902
22	Проводники	54573	24503	25430	33239	46291	52661
23	Грузчики	-	19174	16172	22347	31095	-
24	Машинисты водокачек.	9213	5147	5965	8355	11168	12209
25	Слесари водоснабжения.	-	1386	1958	3213	4279	-
26	Машинисты под"емных кранов.	2321	1198	1764	1925	2460	2925

№№ пп	Наименование профессий	Наличие работников					
		Май 1941г.	Январь 1942г.	Декабрь 1942г.	Декабрь 1943г.	Декабрь 1944 г.	Декабрь 1945 г.
27	Машинисты электро-станций.	4855	2941	2760	3108	3491	3635
28	Электрога-зосварщики.	5185	2349	3877	4970	5592	6862
29	Шоферы	4162	1825	2208	2792	3448	4617
30	Плотники--столяры	21727	7698	10937	16319	25412	28599

Кроме того, в паровозных колоннах особого резерва НКПС, начало формирования которых относится к 1943 году, уже к концу названного года работало 3500 паровозных бригад /10,5 тыс.чел./.

Таким образом, из приведенных данных видно, что основные кадры паровозников были сохранены.

Приведенные в таблице данные показывают, что по 30-ти решающим профессиям число работников в 1942 г. уменьшилось против 1941 года на 370 тыс.челов. или на 41,2%

Для восполнения указанной убыли квалифицированных кадров пришлось перевести работников с 4-х сменного на 3-х сменный график работы, а паровозные бригады со строенной езды на спаренную и удлинить рабочий день с 8 до 11 часов для всех остальных работников.

Следует также отметить, что за годы Великой Отечественной войны, в связи с уходом в Действующую Красную Армию большого числа мужчин, сильно изменился состав ра-

ботников железнодорожного транспорта по полу: на транспорт пришло большое число женщин, которые, проявляя производственный героизм и настойчивость, успешно овладевали мужскими специальностями железнодорожных профессий. На железные дороги вновь было принято 200 тыс.женщин, из которых значительное число были члены семей железнодорожников.

Если до войны /на 15/У-1941г./ на дорогах сети работало 374,6 тыс.женщин /22,1% общего состава работающих на железнодорожном транспорте/, то на 1-ое июня 1942г. только по 35 дорогам уже работало 511 тыс. /или 39,2%/, а в 1943 году женщины составляли 46,1% общего состава работников железнодорожного транспорта.

На дороги сети также было вовлечено большое число: подростков, только из железнодорожных училищ и школ ФЗО было принято свыше 250 тысяч чел., ограниченно годных военнообязанных мужчин /инвалидов Отечественной войны и рабочих из числа сельского населения/. Причем за годы войны всего вновь было принято на транспорт 1.571.800 чел., что значительно изменило качественный состав работников массовых профессий и вызвало необходимость принятия мер к подготовке и воспитанию вновь пришедших на транспорт кадров, их обучению и правильной расстановке.

Большую работу пришлось проделать по укомплектованию кадрами дорог,освобожденных от противника. Основными источниками пополнения являлись:

I. Возвращение с тыловых дорог ранее эвакуированных железнодорожников.

2. Командирование работников с тыловых дорог.

3. Принятие на работу вновь бывших железнодорожников и лиц, из числа местного населения, оставшихся на временно оккупированной территории.

Помимо указанных источников комплектования, на 14 освобожденных от оккупации дорогах работало: 26 Военно-Эксплоатационных Отделений с общей численностью 27300 человек и 85 колонн паровозов особого резерва МПС с общей численностью в 17.000 человек.

Для обеспечения бесперебойной работы по восстановлению разрушенных участков фронтовых железных дорог, эксплуатации головных участков, а также для оказания помощи дорогам, освобожденным от немецкой оккупации, и отдельным тыловым дорогам, оказавшимся в трудных условиях, было организовано за период Отечественной войны свыше 600 различного рода специальных формирований, в которые было направлено 263.200 человек, из них, по данным ,например, за 1944 год работало:

1. В Военно-Эксплоатационных Отделениях /ВЭО/- 48263 чел
2. Паровозных колоннах особого резерва МПС /ОРКП/ - 20558 "
3. Паровозо-ремонтных поездах и мастерских /ПРП/ - 3700 "
4. Передвижных паровозо-ремонтных колоннах /ПРК/ - 5250 "
5. Передвижных вагоно-ремонтных колоннах и поездах. - 7595 "
6. Других строительно-восстановительных организациях. - 177834 "

Ниже приводятся данные о спецформированиях, отмобилизованных за время войны, и название которых были предусмотрены мобпланом.

№№ пп	Наименование спецформирований	Предусмотрено мобпланом			Фактически отмобилизовано	
		Количество	Людской состав каждого	Всего людей	Количество формирований	Общее число в них людей
I	В Э О	7+8=I5	I830	I4640	47	48I57
2	Горемов	I8	348	6264	28	I7956
3	Подремов	I6	I0I	I6I6	I9	2375
4	Водремов	I5	69	I035	25	2773
5	Связьремов	I5	I37	2055	I7	4240
6	У П С	8	79	632	8	632
7	ГВОТ-УВВР	I6	39	624	УВВРI4	2480
8	Головных баз	I6	79	I264	24	2589
9	И З О	6I	-	6200	6I	6200
I0	Д Е З О	I83	-	2504	I83	2504
II	В С П	338И	-	6264	472	7I64
	ВСЕГО:	70I	-	43098	898	97070

В ходе Великой Отечественной войны выявилась необходимость организации новых видов спецформирований, не предусмотренных мобилизационным планом. По отдельным Постановлениям ГОКО и приказам Наркома Путей Сообщения отраслевыми управлениями НКПС комплектовались специализированные передвижные спецформирования. Наименование, количество и число людей в них приводится в следующей таблице:

№№ пп	Наименование спецформирований	Кем формировалось	Количество	Число людей в них
I	Паровозо-ремонтные поезда /ПРП/	ЦТ	30	I260 чел.
2	Паровозо-рем.колонны /ПРК/	ЦТ	35	5250 "
3	Паровозные колонны особого резерва /ОРКП/	ЦТ	8I	23I99 "
4	Подвижные вагонные ремонтные поезда /подвагремы/	ЦВ	II	265 "
5	Вагоно-ремонтные колонны /ВРК/	ЦВ	75	693I "
6	Электросварочные колонны связи	ЦШ	I9	295 "
7	Аварийно-восстановительные летучки	ЦШ	50	6I06 "
8	Передвижн.телегр.телеф.станц.	ЦП	2	58 "
9	Мастерские СЦБ	ЦШ	39	977 "
I0	Машино-путевые станции /МПС/	ЦП	63	I7572 "
II	Ремонтно-сварочные поезда и станции.	ЦП	I7	2672 "
I2	Мосто-восстановительные поезда	/Трест ремтоннель/	I0	3267 "
I3	Мосто-поезда	/Мостотреста/ ЦС	26	I3306 "
I4	Мостовые летучки	/Цувосстроя/	7	634 "
I5	Буровые поезда	-"-	II	I59 "
I6	Буровые летучки	-"-	I3	II8 "
I7	Восстановительно-строительные монтажные поезда /ВСМП/	-"-	I3	3I33 "
I8	Строительно-монтажные поезда /СМП/	-"-	7	804 "
I9	Монтажно-сварочные летучки	-"-	7	203 "
20	Мостопоезда	-"-	24	6442 "
	ВСЕГО:		536	92651 "

Кроме того, были сформированы и введены в действие еще следующие спецформирования:

№№ пп	Наименование спецформирований	Количество	Общее число личного состава	ПРИМЕЧАНИЕ
I	Г У В В Р	I	748	
2	Мостовосстановительные отряды.	3	4340	
3	Мосто-поезда	I6	7703	
4	В С М П	2	754	
5	Мосто-базы	I2	2832	
6	Автоколонны	I5	2557	
7	Ремонтно-механ.мастерские	I3	I574	
8	Материальные базы	I6	I857	
9	Лесозаводы и лесобазы	I0	2427	
I0	Стройдворы и стройбазы	8	830	
II	Балластный карьер	I	40	
I2	Строительство № 5	I	I2950	
I3	Узкоколейные парки	2	I23	
I4	Тоннельрем-ы	2	738	
I5	Путеукладочный поезд	I	56	
I6	Мехколонны	2	233	
I7	Отряды гидромеханизации	2	90	
I8	Мостоиспытательные станции	I	8	
I9	Флот строительства ГК	I	I59	
	ВСЕГО:	II9	40019	

Приведенные данные показывают, что дороги с отмобилизованием спецформирований успешно справились и, вместо предусмотренных для них мобилизационным планом 44796 человек, сумели выделить 263.200 лучших проверенных, квалифицированных работников.

Личный состав спецформирований, работая в прифронтовых условиях, с честью себя оправдал: только из числа работников паровозных колонн и Военно-Эксплуатационных Отделений 24--м работникам присвоено звание Героя Социалистического Труда. Тысячи же людей награждены орденами и медалями Советского Союза и много тысяч знаками Министерства Путей Сообщения.

По окончании войны с фашистской Германией для обеспечения предстоящего резкого увеличения специальных перевозок, согласно решения ГОКО, потребовалось срочно переместить 30.000 работников массовых профессий на дороги Дальнего Востока.

Эта задача была успешно выполнена и в установленные сроки и на указанные дороги было перемещено 36000человек за счет:

а/ возвращения спецформирований, сформированных на дорогах Дальнего Востока и других;

б/ возвращения работников, временно работавших на освобожденных от противника дорогах;

в/ направления железнодорожных полков и военнообязанных, негодных к строевой службе;

г/ направления молодых рабочих из числа окончивших железнодорожные школы и ФЗО.

В этом перемещении основную трудность составляла уже не подбор, а сама перевозка людей, так как железнодорожные направления были очень сильно загружены воинскими перевозками.

2. МОБИЛИЗАЦИОННЫЕ ОРГАНЫ И ИХ РАБОТА В ПРЕДВОЕННОЕ И ВОЕННОЕ ВРЕМЯ, НЕДОСТАТКИ В ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЕ, МЕРЫ, ПРОВЕДЕННЫЕ ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ ДЛЯ УСТРАНЕНИЯ НЕДОСТАТКОВ

Предвоенный период /1940-1941г.г./ являлся периодом решительного укрепления военно-мобилизационных органов и улучшения их работы.

Приказ Народного Комиссара Путей Сообщения за № С-70/Ц от 14/IX-1940 года с приложениями к нему положения о военно-мобилизационных органах на железнодорожном транспорте, о спецформированиях МПС военного времени и др. в норне изменили лицо военно-мобилизационных органов, их положение, авторитет и работу.

Этим приказом в НКПС было создано Центральное Военно-Мобилизационное Управление /ЦВМУ/, в управлениях НКПС - военно-мобилизационные сектора, на дорогах -военно-мобилизационные службы /ВМС/, на отделениях -военно-мобилизационные группы во главе с заместителями начальников отделений /ДНМ/, на узлах и в хозединицах введены должности инженера и инспектора по военно-мобилизационной работе.

Положением о военно-мобилизационных органах их руководителям предоставлены были права заместителей соответ-

ствующих начальников:- ЦВМУ возглавлял Зам.Наркома.

В 1940-41 годах были изданы и изучены работниками железнодорожного транспорта такие руководящие документы, как:

а/ Наставление по военно-мобилизационной подготовке железнодорожного транспорта.

б/ Наставление по воинским перевозкам.

в/ Инструкции по работе в условиях ПВО и ПХЗ для различных категорий работников, связанных с движением поездов.

г/ Положения об отдельных видах спецформирований МПС, НКО и НКВД, их штаты и табеля материально-технического оснащения, и целый ряд других руководящих документов.

Все прифронтовые дороги Запада и Юга в зиму 1940-41 года, и весною 1941 года были проверены в части, касающейся их мобилизационной подготовки, контролерами и другими ответственными работниками ЦВМУ. По результатам этих проверок на местах, в ходе самой проверки, принимались меры к устранению недостатков в мобготовности дорог, а также издавались приказы НКПС по сети и отдельным дорогам.

Все эти мероприятия по укреплению военно-мобилизационных органов и их работы в предвоенный 1940-1941 год значительно повысил мобилизационную готовность железнодорожного транспорта.

Характер начавшейся войны и дальнейший ее ход, вызвавшие небывалый рост воинских и эвакуационных перевозок /пос-

ледние не были предусмотрены мобилизационным планом и имели очень большой об"ем/, большая активность вражеской авиации на коммуникационных и рокадных железнодорожных линиях, необходимость развертывания в крупных масштабах спецпроизводства на заводах и предприятиях НКПС потребовали дальнейшего усиления кадрами ЦВМУ, а впоследствии и реорганизации руководящих военно-мобилизационных органов, о чем указано выше.

В соответствии с перестройкой Центральных руководящих военно-мобилизационных органов, такая-же перестройка была проведена на дорогах и в отделениях и на линии.

В конце 1944 года, когда Красная Армия изгнала фашистских захватчиков из нашей страны, освободила целый ряд сопредельных стран и заняла значительную территорию Германии и г.Берлин, потребовалось направление за границу соответствующих спецформирований МПС на восстановительную и эксплуатационную работу.

Командированные за границу спецформирования находились в особых,от предыдущих,условиях работы, поэтому для руководства ими в Министерстве Путей Сообщения было организовано Центральное Военно-Эксплуатационное Управление /ЦВЭУ/, а на отдельных фронтах-Военно-Эксплуатационные Управления фронтов

Эти организации, как и другие формирования МПС военного времени, полностью оправдали свое назначение, успешно осуществляя руководство эксплуатационной работой железных дорог во всех освобожденных Красной Армией странах, и на территории врага, занятой Красной Армией.

Для войны с Японией 3 ВЭУ были переброшены с Западных фронтов на Дальневосточные фронты. Ликвидация ВЭУ и ЦВЭУ была произведена по окончании войны с Японией в конце 1945 г.

С окончанием войны и свертыванием функций МПВО и работ по производству спецпродукции, встал вопрос о ликвидации Центрального Управления МПВО и ЦВГО, как самостоятельных организаций, и передачи оставшихся их функций обратно в ПВО, что было осуществлено в 1945 году.

Дело учета и бронирования военнообязанных железнодорожников, также в 1946 году, было возвращено в Центральный Военный Отдел МПС и в военные отделы на дорогах.

Таким образом, в 1946 году Центральный Военный Отдел МПС вновь приобрел все те функции, которые он имел до войны в 1941 году, за исключением руководства текущими воинскими перевозками, оставшимися в отделе воинских перевозок ПД МПС.

3. УЧЕТ И БРОНИРОВАНИЕ ВОЕННООБЯЗАННЫХ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

А. ПОРЯДОК УЧЕТА И БРОНИРОВАНИЯ И СОСТОЯНИЕ РАБОТЫ ПО ВОЕННОМУ УЧЕТУ И БРОНИРОВАНИЮ ВОЕННООБЯЗАННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ДО 1940 ГОДА

I. Эта работа производилась согласно специального "Руководства для особого учета военнообязанных работников железнодорожного транспорта СССР" -изд.1934 г. с целью оставления в военное время военнообязанных железнодорожников на железнодорожном транспорте для обеспечения бесперебойной его работы.

Забронирование /зачисление на особый учет/ работников железнодорожного транспорта производилось в соответствии

приложений к "Руководству" /списки №№-I,2 и 3/, занимаемых должностей, профессий и военно-учетных специальностей.

Военнообязанные железнодорожники, зачисленные на особый учет, с воинского учета в органах НКО снимались и состояли на учете только в военно-учетных органах железнодорожного транспорта.

Зачисленным на особый учет-взамен их военного билета выдавалось "Удостоверение" /Отрезок В/, которое являлось документом об освобождении военнообязанного от призыва в К.А. в случае об"явления мобилизации и во время войны.

Военнообязанные железнодорожники, на которых не распространялось действие "Руководства", не зачислялись на особый учет, состояли на общем учете и являлись свободными ресурсами НКО, т.е. состояли на воинском учете в райвоенкоматах.

2. Эта работа производилась ВУБ-ми, в соответствии с действовавшими правилами, положениями и руководствами, утвержденными НКО и НКПС.

Как правило, /ВУБ-ы/ организовывались при отделениях движения и охватывали военным учетом все хозединицы, входящие в границы отделения /ТН, ТЧ, ВЧ, ПЧ, ШЧ и др./.

Руководство и контроль за работой ВУБ осуществляли военные отделы жел.дорог.

Оклады для работников ВУБ до 1942 года были низкие: 200-400 руб. в месяц, что не давало возможности укомплектовать ВУБ"ы дорог квалифицированными работниками, вследствие чего при проверках работы ВУБ, отмечались случаи небрежного

ведения картотеки на военнообязанных, незаконного зачисления на особый учет и др.

Недостатки в работе по военному учету об"яснялись еще тем, что военные отделы дорог недооценивали эту работу, считая, что для работников, ведающих военным учетом на дороге, основным является обеспечение кадрами спецформирований.

Со стороны Центрального Военного Отдела НКПС надлежащего контроля за работой военных отделов по военному учету также не было, так как работник ЦВО МПС, ведавший военным учетом в основном был занят контролем за обеспечением кадрами спецформирований НКПС и, работая в единственном лице, не мог охватить всю сеть жел.дорог проверкой состояния дела военного учета на дорогах.

Б. ВВЕДЕНИЕ В ДЕЙСТВИЕ НОВОГО РУКОВОДСТВА - ИЗД.1940 ГОДА

1. С усилением технической оснащенности железнодорожного транспорта, появления в связи с этим новых профессий и должностей, "Руководство по особому учет"/изд.1934г./; было переиздано в июне 1940 г. /приказ НКО № 143 от 3 июня 1940 г./.

2. Новое руководство предусматривало ведение общего и специального учета, когда все военнообязанные должны состоять на учете только в органах НКО, т.е. по своему месту жительства.

3. С введением нового руководства изд.1940 г. особый железнодорожный учет был ликвидирован и функции эти переданы

в райвоенкоматы.

4. За отсутствием нового перечня должностей, бронируемых за железнодорожным транспортом, как временная мера, все военнообязанные железнодорожники, состоящие на особом учете, механически переводились на специальный учет. Но зачисленные на спецучет военнообязанные не имели документа, удостоверяющего, что они состоят на этом учете, так как отрезки "В" об отсрочке у них были отобраны в момент их перевода на учет в райвоенкоматы и были приобщены к их учетной карточке, как основание, что они состоят на спецучете.

5. Списки военнообязанных железнодорожников, подлежащих призыву в КА, составлялись военными отделами дорог, исходя из наличия состоящих на общем учете железнодорожников.

Причем военнообязанные, имевшие отрезок "В", считались как не подлежащие призыву в КА.

В. ОБ"ЯВЛЕНИЕ ВСЕОБЩЕЙ МОБИЛИЗАЦИИ И ПРИЗЫВ В КА РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

К началу Великой Отечественной войны /22 июня 1941 года/ перевод на спецучет военнообязанных железнодорожников за отсутствием таблиц бронируемых должностей по железнодорожному транспорту оформлен не был, поэтому с об"явлением мобилизации Военным Отделом НКПС было дано указание всем начальникам жел.дорог за № Б-095/ЦЗ от 23 июня 1941 года:- военнообязанных, состоящих на бывшем особом учете, в КА не передавать.

В связи с тем, что отдельные райвоенкоматы не выделили картотеку военнообязанных железнодорожников, состоящих на особом учете отдельно от общего учета всех военнообязанных, имелись массовые случаи призыва в КА работников железнодорожного транспорта из числа состоящих на особом железнодорожном учете, в том числе и работников, имеющих дефицитные профессии несмотря на то, что начальники железных дорог, основываясь на указание НКПС, всячески препятствовали незаконному призыву в КА.

ГОКО своим постановлением № 675 от 19/IX-1941 г. обязал НКПС передать в КА 20% военнообязанных забронированных работников железнодорожного транспорта, в число которых попадало много квалифицированных, связанных с движением поездов.

Всего, согласно этого постановления и приказа НКО № 0355, подлежало передаче в КА /без учета эвакуированных/ 210 тысяч военнообязанных железнодорожников.

В связи с этим НКПС поставил вопрос перед НКО о замене призыва квалифицированных железнодорожников работниками других категорий, как-то: счетно-конторским персоналом, носильщиками, проводниками, работниками трансторгпита и др., не связанными с движением поездов.

3 октября 1941 г. указанием за № МЗ/1951 НКО был установлен порядок оформления железнодорожников на спецучет и дано указание о прекращении призыва железнодорожников, подлежащих забронированию. Оформление на спецучет производилось с выдачей удостоверения об отсрочке от призыва /ф.24/ в КА на срок до 31 декабря 1942 г.

Забронированию на спецучет не подлежали военнообязанные, имеющие военно-учетные специальности минометчиков, танкистов, артиллеристов, зенитчиков и радистов, а также работники железнодорожного транспорта из числа малоквалифицированных, как-то: рабочие и служащие подсобных хозяйств, работники торговой сети, чернорабочие и др.

Работники профсоюзных и других общественных организаций на спецучет также не зачислялись.

Срок окончания этой работы был установлен до 10/I-1942 года. С выходом указания НКО № 1951 призыв в КА работников железнодорожного транспорта в счет 20 % был прекращен, так как все военнообязанные, не подпадавшие под действие указания НКО № 1951, подлежали призыву в КА.

Весь личный состав ГУВВР"а /Главное Управление Военно-Восстановительных работ, организованное 3/I-1942 г./, а также его восстановительные организации /ГВОТ"ы, Горемы, Связьремы, Подремы, Водремы и ВЭО как подвижные, так и стационарные, был военизированы, т.е. находились на положении, состоящих в рядах КА, сняты с учета НКО /за исключением призывников [illegible]/ и состояли только на учете НКПС.

Г. ПРИЗЫВ В КА РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ИЗ ЧИСЛА ЗАБРОНИРОВАННЫХ НА ОСНОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЙ /ГОКО и ЦК ВКП/б/

I. В октябре-ноябре месяцах 1941 г., по решению ЦК ВКП/б/, была об"явлена парт-комсомольская мобилизация.

Обкомами партии были пред"явлены требования и по железнодорожному транспорту. Были призваны работники, хотя и

не подлежащие призыву по указанию НКО № 1951, связанные с движением поездов /машинисты, ДСП, ПВМ и др./.

В целях обеспечения бесперебойной работы железнодорожного транспорта, НКПС поставил вопрос перед ЦК ВКП/б/ о том, чтобы Обкомы ВКП/б/, при проведении этого призыва, согласовывали намеченных к призыву работников с руководством железных дорог.

Всего было призвано по парт-комсомольской мобилизации с железнодорожного транспорта - 12517 человек.

2. 2 февраля 1942 г. ГОКО постановлением № 1229 обязал железнодорожный транспорт передать в КА 64000 чел. из числа забронированных, состоящих на спецучете /указания НКО № 3/361 и № 362 от 11 февраля 1942 г./.

Призыву подлежали военнообязанные рядового и младшего начсостава запаса до 40 лет, из числа работников счетно-бухгалтерского и конторского состава, младшего обслуживающего персонала дорог и предприятий, неквалифицированных рабочих, рабочих 1 и 2 разрядов заводов машиностроения и 4 разряда остальных заводов НКПС.

Призыв проводили райвоенкоматы по спискам, согласованным с представителями железных дорог.

Несмотря на исчерпывающие указания НКО-НКПС о порядке призыва в счет 64000 чел., райвоенкоматы на местах пред"являли требования о призыве железнодорожников по ВУС и в отдельных случаях призывали квалифицированных работников.

В связи с этим НКПС"ом был поставлен вопрос перед НКО о привлечении к ответственности лиц, нарушающих установлен-

ный порядок призыва железнодорожников.

НКО своим указанием № 3/847 от 12 марта 1942 г. предупредил штабы военных округов об ответственности за точное выполнение указаний №№-3/361 и № 362.

Одновременно было дано указание штабам В.О. о том,что железнодорожников, отобранных для призыва в КА в счет 20 % /приказ НКО № 0355/, призвать в счет 64.000, что и было выполнено.

3. На основании постановления ГОКО № 1229с, НКО было дано указание за № М-3/585 от 26 февраля 1942 г. о том,что призывников железнодорожного транспорта, рождения 1921 г. перевести в категорию военнообязанных и зачислить на спецучет согласно указания № М-3/1951 от 3/X-1941 г.

Призывников 1922-23 г.г. рождения призвать в КА, за исключением занимающих должности машинистов, пом.машинистов, кочегаров, ДС, ДСП, диспетчеров, гл.и ст.кондукторов, ПД, ПДБ, ПВМ, осмотрщиков вагонов, слесарей-автоматчиков, а призывников рождения 1924 года призвать всех, независимо от занимаемой должности.

НКПС, учитывая исключительно тяжелое положение с кадрами,поставил вопрос перед Комиссией при СНК СССР об освобождении от призыва всех работников 1922-23 и 24 г.г. рождения, но в этом Комиссией было отказано. Всего призвано призывников указанных трех возрастов-18.181 чел.

4. 4 апреля 1942 г. постановлением ГОКО № 1575-сс было предложено НКПС передать в КА 13.500 чел. из числа военнообязанных,состоящих на спецучете в возрасте до 40 лет и год-

ных к строевой службе.

Призыв производился через штабы военных округов призывными комиссиями, в числе членов которых присутствовали и представители железных дорог.

Работа по передаче в Армию была закончена в месячный срок - с 15 апреля по 15 мая -всего было передано 13.500 чел.

5. 12 апреля 1942 г. постановлением Комиссии по освобождению и отсрочкам от призыва по мобилизации при СНК СССР за № 74 была установлена квартальная отчетность о наличии военнообязанных и о числе забронированных. Указанная отчетность существует и до настоящего времени.

С введением квартальной отчетности по учету военнообязанных НКПС обязал всех руководителей железных дорог и предприятий системы НКПС составлять отчетность по переработанной НКПС форме, где отражались,помимо данных о наличии всех военнообязанных, также данные о военнообязанных, годных к строевой службе, что в дальнейшем при их передаче в КА по постановлениям ГОКО давало возможность составлять для этой цели точные разверстки по каждой дороге.

6. В связи с создавшимся тяжелым положением с кадрами на железнодорожном транспорте, с которого /по состоянию на 20 апреля 1942 г./ было призвано в КА 347889 чел., в том числе:

в порядке общей мобилизации	-	239189	чел.
по парт-комсомольск. "	-	12517	"
в воздушно-десантн.части	-	502	"
по пост.ГОКО №1229с от 1/П-42г.-		64000	"
-"- №-1575 от 11/1У-1942 г. -		13500	"
призывников 1922,23 и 24г.г.рожд.-		18181	" НКПС,23 ап-

реля 1942 года обратился в ГОКО с просьбой прекратить призыв железнодорожников и возвратить из Красной Армии квалифицированных работников, связанных с движением поездов. Одновременно, в Комиссию при СНК СССР по освобождению и отсрочкам был направлен перечень должностей, подлежащих забронированию.

НКО, совместно с НКПС, было дано указание всем штабам военных округов I4/У-1942 г. за № I2/449 о том, что призыв железнодорожников может производиться только по разверстке НКО и НКПС.

7. I8 мая 1942 г. ГОКО вынес решение за № 1765 прекратить призыв работников железнодорожного транспорта и возвратить из Красной Армии 4 профессий: паровозных машинистов, пом.машинистов, диспетчеров и ДСП. Согласно этого решения в 1942 году было возвращено:

машинистов	-	3II0 чел.
пом.машинистов	-	5127 "
Д С П	-	1676 "
Диспетчеров	-	383 "
	-	10296 "

В соответствии с решением ГОКО № 1765, НКО и НКПС было разработано указание за № М-3/6737 и № 9289 от 3/XI-1942 г. об оформлении на спецучет работников железнодорожного транспорта на срок"до особого распоряжения" и прекращении призыва железнодорожников.

Следует отметить, что несмотря на указание НКО-НКПС № 6737 и № 9289 о прекращении призыва работников железнодорожного транспорта, отдельными военкоматами все же произво-

дился призыв работников из числа состоящих на общем учете.

8. В соответствии с постановлением ГОКО № 1765 НКПС издал приказ № С-521/Ц от 19/VI-1942 г. о порядке приема работников на железнодорожный транспорт. Этим приказом обязал всех начальников хозединиц и предприятий НКПС не принимать на работу на транспорт без разрешения РВК и ВУЗ ни одного работника, в целях не допущения случаев укрывательства от призыва в КА. Одновременно был издан приказ НКПС № 723/Ц от 31/VII-1942г. о порядке аннулирования отсрочек при увольнении работников железнодорожного транспорта и запрещении выдачи брони по новому месту работы.

9. Всех работников, не подпадающих к зачислению на спецучет согласно указания НКО-НКПС № 6737 и № 9289, НКПС телеграммой № 10154 от 24/XII-1942г. обязал руководителей дорог без разрешения НКПС в Армию не передавать.

10. 26 июля 1942 г. постановлением ГОКО № 2100 было предложено НКПС передать с железнодорожного транспорта 15.000 чел. военнообязанных из числа забронированных, годных к строю, в возрасте до 40 лет.

Передача военнообязанных железнодорожников была НКПС выполнена.

11. 27 ноября 1942 г. постановлением Комиссии при СНК СССР № 247 было предложено НКПС передать 5000 чел. военнообязанных железнодорожников.

Указанное постановление НКПС также выполнил.

I2. II января I943 г. НКО было дано указание за № М-3/6159 о призыве в КА работников I925 г. рождения.

Причем от призыва освобождались: все машинисты, котельщики, составители поездов, электросварщики и слесари всех наименований от 4 разряда и выше.

Пом.машинистов и кочегары призывались по особому расчету, ввиду чего получили отсрочки пом.машинистов 650 чел., кочегары I600 чел. на срок до I июня I943 г. Призвано было в КА работников I925 года рождения - I6374 чел.

I3. В связи с введением военного положения на всех железных дорогах, НКО и НКПС было дано указание командующим войсками военных округов за № М-3/5852 от I7/У-I943 г. и №-4396 от I9/У-I943 г. о забронировании и зачислении на спецучет всех военнообязанных рабочих и служащих НКПС и предоставить отсрочку призывникам 22-23 и 25 гг. НКПС"ом было дано распоряжение начальникам ж.д. и предприятий НКПС переоформить отсрочки военнообязанных, имеющих таковые на сроки "до особого распоряжения"; "на весь период войны" и оформить отсрочки всем остальным военнообязанным, ранее состоящим на общем учете, а также призывникам I922, 23 и 25гг. рождения.

I4. I3 октября I943г. постановлением ГОКО № 4324сс было предложено перевести на учет военнообязанных призывников рождения I922, 23 и 25 гг., имевших отсрочки от призыва.

Одновременно I3 октября I943 г. постановлением ГОКО № 4322 было предложено призвать в КА призывников I926 г. рождения, кроме инженерно-технических работников и рабочих от 3 разряда и выше.

Но в связи с тем, что на железнодорожном транспорте часть рабочих из числа квалифицированных по разрядам не тарифицируется, НКПС согласовал с НКО перечень 116 таких профессий, призывники этих профессий также были освобождены от призыва в КА и получили отсрочку. Остальная часть призывников 26 года была призвана в КА, всего - 2087 человек.

15. 13 апреля 1944 г. ГОКО своим постановлением № 5621 обязал НКПС передать в КА для укомплектования авиационных училищ 1000 чел. военнообязанных железнодорожников из числа годных к строю, рождения 1916-1924 гг., имеющих образование не ниже 10 классов. НКПС эту разверстку полностью выполнить не смог и поставил вопрос перед НКО о передаче в КА работников с образованием 7-8 классов, что НКО было разрешено и задание на передачу в КА 1000 чел. было выполнено.

16. 25 сентября 1944г. постановлением ГОКО № 6599 было предложено НКПС передать в железнодорожные войска 900 чел. специалистов из числа инженеров и техников пути, движения, вагонного хозяйства, а также работников массовых профессий,- слесарей вагонных и других.

НКПС"ом указанное постановление было выполнено.

17. Постановлением ГОКО № 6784 от 25 октября 1944 г. б был об"явлен призыв в КА призывников 1927 г. рождения.

НКПС оформление отсрочек призывникам этого возраста произвел таким же порядком как и призывникам 1926 года рождения, исключая 5596 человек, не имевших права на получение отсрочек и призванных поэтому в КА.

Всего с железнодорожного транспорта за период войны было призвано в порядке общей мобилизации и в силу отдельных постановлений ГОКО - 393846 человек военнообязанных железнодорожников.

НЕКОТОРЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ВОЕННО-УЧЕТНОМ АППАРАТЕ.

26 декабря 1942 г. был издан приказ НС-198/ЦЗ о новой структуре и штатах Военно-Учетных бюро на железных дорогах; согласно этого приказа, в зависимости от об"ема выполняемой работы, с I/I-1943 г. были установлены разряды ВУБ и значительно повышены оклады их работникам.

На основании приказа НКПС № 2/Ц от I января 1943 года сектор военного учета ЦВО НКПС был передан в ГУК НКПС, где был создан отдел военного учета и бронирования ГУК НКПС.

Сектора Военного учета на железных дорогах из Военных Отделов дорог были переданы в Отдел Кадров железных дорог с подчинением заместителю начальника дороги по кадрам. Военно-учетные бюро дорог были подчинены также отделам кадров дорог, структура же и штаты ВУБ не изменились.

Кроме выше изложенных работ, проделанных Отделом Военного Учета за период войны, были разрешены еще следующие вопросы:

I/ о порядке оформления на воинский учет работников железнодорожного транспорта, направляемых в командировки

на железные дороги Польши, Румынии, Венгрии, Германии и др.

2/ о бронировании военнообязанных, переведенных для работы с дорог Д.Востока на другие дороги, работники которых не военизируются.

3/ о бронировании железнодорожников, оставшихся на оккупированной территории.

4/ о передаче на железнодорожный транспорт из госпиталей военнослужащих, признанных негодными к военной службе, но годными к физическому труду.

5/ о передаче лиц польской национальности, работающих на железнодорожном транспорте, в Польскую дивизию.

и др.

РАССЕКРЕЧЕНО

В Н В О Д Ы

I. Из приведенной характеристики работы военно-мобилизационных органов на железнодорожном транспорте в предвоенный и военный периоды определенно видно, что своевременно проведенная перестройка как самих военно-мобилизационных органов, так и всей их работы в 1940-41 годах дали положительные результаты в деле успешной подготовки железнодорожного транспорта.

2. Необходимо отметить, как положительный факт, что полное укомплектование военно-мобилизационных органов в предвоенный 1940-41 г.г. квалифицированными и проверенными работниками в период хода Великой Отечественной войны, позволило выделить из них необходимое ядро руководящих работников для организации самостоятельных управлений и отделов в НПС, на дорогах и линии по руководству МПВО, спецпроизводству и строительно-восстановительным работам, неизмеримо

возросшим в военное время: вокруг этого руководящего ядра работников легко было организовать других исполнителей и тем самым быстро, как этого требовала обстановка, создавать работоспособные аппараты и производственные звенья этих служб на железнодорожном транспорте.

3. Поэтому важнейшее мероприятие по обеспечению кадрами как в мобилизационный, так и в последующий период Великой Отечественной войны было не только полностью выполнено, но и в значительной степени перевыполнено.

4. Запроектированные мобилизационным планом размеры перекомандирований работников с дороги на дорогу, откомандирования их в спецформирования МПС, выпуска из железнодорожных школ и ФЗО и, наконец, приема на транспорт новых работников из других отраслей народного хозяйства были в значительном об"еме перевыполнены.

5. Кроме этого, очень большая работа была проведена по перемещению и использованию эвакуированных железнодорожников с фронтовых дорог на тыловые и обратно на свои дороги в порядке реэвакуации, при чем эта работа совершенно не предусматривалась никакими планами и заблаговременно не была разработана.

6. В начале Отечественной Войны военно-учетные органы железнодорожного транспорта, в связи с отсутствием перечня бронируемых должностей по железнодорожному транспорту, испытывали большие трудности в части сохранения рабочей силы, так как отмена особого учета работников железнодорожного транспорта и переход на спецучет /без перечня бронируемых должностей/, повлек за собой большой призыв в Армию квалифицированных железнодорожников, которые были призваны рай-

военкоматами, в связи с отсутствием у военнообязанных железнодорожников на руках документов, что они призыву в КА не подлежат, как состоящие на особом железнодорожном учете, в то же время эти документы считались хранящимися в РВК, но были ими утеряны еще в начале войны, т.е. в период снятия военнообязанных с учета НКПС и передачи их на учет НКО.

7. Отсутствие на железнодорожном транспорте хорошо отработанной отчетности по учету и бронированию военнообязанных железнодорожников в начале войны создало большие трудности в расчетах при передаче военнообязанных железнодорожников в КА по постановлению ГОКО и СНК, так как не было данных по возрастному признаку, по годности к строевой службе, по основным профессиям железнодорожного транспорта.

8. Отсутствие до войны в ЦВО НКПС соответствующего штата /группы, сектора, отдела/, контролирующего работу по учету и бронированию военнообязанных на железных дорогах не дало возможности проводить систематическую проверку работы по учету и бронированию военнообязанных на железных дорогах сети.

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Я

Из опыта развития и перестройки военно-мобилизационных органов в предвоенный и военный периоды вытекает задача:

I. Военно-Мобилизационные органы на железнодорожном транспорте должны быть постоянно на высоте своего положения, т.е. иметь соответствующую структуру, штаты и положение.

2. Эти органы должны быть полностью укомплектованы ква-

лифицированными, опытными и всесторонне проверенными работниками.

3. Иметь необходимую документацию, разработанную с учетом опыта войны, по всем вопросам мобилизационной подготовки железнодорожного транспорта.

4. Должна быть предусмотрена необходимость выделения из военно-мобилизационных органов самостоятельных организаций военного времени /ГУВВР, ЦУМПВО, ЦВПО и т.п./, оправдавших себя во время войны, и подготовлено своевременно их выделение /обеспечение кадрами, материалами, помещениями, руководящими документами, дислокацией и пр./.

5. Для хорошей постановки дела военного учета и бронирования военнообязанных в мирное время, необходимо:

а/ Разработать совместно с МВС СССР подробный перечень должностей и профессий, бронируемых по железнодорожному транспорту.

б/ Сохранить существующую отчетность по учету военнообязанных.

в/ Разработать штаты военно-учетных работников в НВО МПС и НВО дорог для обеспечения всей работы по учету и бронированию военнообязанных железнодорожников, как в мирное время, так и на случай войны.

XXVI. ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОБОРОННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

С об"явлением мобилизации производство финансирования железных дорог и организаций НКПС по мобилизационному плану 1941 года, впредь до особых распоряжений Правительства, предусматривалось по планам и порядком мирного времени, т.е. по промфинплану эксплоатации и по плану капиталовложений.

В дополнение к планам и сметам мирного времени, с об"явлением мобилизации, для обеспечения денежными средствами мероприятий, предусмотренных мобилизационным планом, вводилась в действие также смета чрезвычайных расходов НКПС по всем дорогам на общую сумму в 633.241.000 руб.

В смету чрезвычайных расходов НКПС включались потребные денежные суммы на отмобилизование железных дорог для обеспечения следующих нужд:

а/ на производство расчетов с личным составом, призываемым в Красную Армию, командируемым в спецформирования НКПС, перемещении с дороги на дорогу, на другие должности и пункты, внутри дорог;

б/ на оплату работ, связанных с открытием в мобпериод законсервированных устройств /раздельных пунктов, парков путей, технических постов, погрузочно-выгрузочных устройств, и др./, специальных стационарных и подвижных формирований/СОП, СПМ, ВСП, ВПП, ВЭО, УПС, ГВОТ"ов, ремонтных восстановительных поездов, продуктов, агитпунктов, госпиталей, эвакопунктов, изопропунктов, дезотрядов, убежищ, укрытий, по обеспечению охраны об"ектов войсками НКВД,

ларьков, кипятильников, отхожих мест/.

Смета чрезвычайных расходов НКПС была разработана железными дорогами в мирное время и утверждена НКПС и НКФ СССР.

Отпущенные по смете чрезвычайных расходов денежные средства, были разассигнованы по отделениям Госбанка СССР, т.е. каждой дороге и организациям НКПС открывался соответствующий счет.

Порядок получения денежных средств из отделений Госбанка оставался существующий в мирное время.

С об"явлением мобилизации, затруднений в получении денежных средств из отделений Госбанков, не встречалось и все операции по финансированию мероприятий, предусмотренных мобилизационным планом,проходили на железных дорогах без задержек.

Смета чрезвычайных расходов являлась реальной только на первый месяц войны, т.е. на то время, на которое она и разрабатывалась, а по истечении этого срока предполагалось введение в действие эксплуатационной сметы.

Однако, в связи с тем, что в военное время возникли значительные особые затраты, не относящиеся к основным эксплуатационным расходам железнодорожного транспорта, эти затраты до конца войны производились за счет сметы чрезвычайных расходов.

Финансирование по смете чрезвычайных расходов было прекращено лишь в декабре месяце 1945 года.

Для наведения порядка в вопросе планирования, финансирования и учета расходов за счет чрезвычайной сметы НКПС"ом был издан приказ №-С-116/ЦЗ от 29 сентября 1941 г.

Этим приказом НКПСибыла установлена следующая классификация государственных расходов на военное время:

Приложение №-1

Указанным приказом №-116 было отмечено ряд фактов неправильного отнесения на смету чрезвычайных расходов, затрат, которые должны были относиться на эксплуатационную смету /Горьковая и Казанская ж.д./.

Подобные нарушения имели место и в дальнейшем, которые вскрывались при проверках,производимых ревизорским аппаратом ЦВО.

Приложение №-2

Следует отметить, что контроль за правильным расходованием средств по смете чрезвычайных расходов был явно не достаточен и особенно в первые месяцы войны. Об"ясняется это, главным образом, тем, что Центральный Военный Отдел НКПС не имел в своем штате ревизорского аппарата.

Существенными недостатками сметы чрезвычайных расходов, разработанной в мирное время и введенной в действие с об"явлением мобилизации, являлись:

а/ не включение в смету некоторыми железными дорогами всех работ,предусмотренных по мобплану, а следовательно,и не получение на их оплату в мобпериод денежных средств;

б/ отсутствие в смете предусмотренных денежных средств на дополнительные работы, возникшие с об"явлением мобилизации и не предусмотренные мобпланом /дополнительные формиро-

вания, по заданию НКПС и НКО, открытие и постройка устройств по бытовому и политико-массовому обслуживанию и по погрузке и выгрузке воинских частей и раненых: /кипятильники, ларьки, уборные, агитпункты, платформы, санрампы, госпитали; открытие дополнительных управлений ЭКУ, ЗК, устройство средств ПВО и т.д./.

Так, например:

На М-Донбасской ж.д. по смете не были предусмотрены денежные средства по постройке щелей и укрытий общего пользования при вокзалах, мероприятия по светомаскировке, приспособление помещений под СОП и СПМ, по формированию изопропунктов, по восстановлению об"ектов железнодорожного хозяйства, всего на сумму 150.200 тыс. рублей.

На Горьковской жел.дор. и др. железных дорогах - не были обеспечены финансированием дополнительные работы, связанные с обеспечением бытовых нужд воинских частей /устройство кипятильников, ларьков, уборных и др./.

Отпущенные по смете чрезвычайных расходов денежные средства в мобпериод и в последующие за ним месяцы, полностью освоены не были на многих железных дорогах. Не освоение денежных средств, предусмотренных этой сметой, зависело как от самих железных дорог, так и от сложившихся обстоятельств /отмены НКПС формирований НКПС, недокомплекта имущества и оборудования этих формирований, недополучение приборов и средств по ПВО, не погашение ссуды УГР за с"емное воинское оборудование и др./.

Не освоение в мобпериод денежных средств по смете чрезвычайных расходов и причины неосвоения по некоторым железным дорогам характеризуются следующими данными:

По Оренбургской ж.д. - было отпущено по смете 4335 т.р, но из-за отмены формирований НКПС, неполного укомплектования имущества ВЭО и не использования части средств по отдельным §§ сметы по причинам,зависящим от самой дороги, израсходовано на I/IX-1941 г. только 1780 тыс.руб. или 42%;

По Московско-Донбасской ж.д. - отпущено по смете 4364,3 тыс.руб., но из-за недополучения противогазов, защитной одежды, приборов и средств дегазаций, не погашения ссуды УГР по с"емному воинскому оборудованию и др., израсходовано на I/УП-1941 г. - 1022 т.р. или 24%;

По Южно-Уральской ж.д. - предусмотрено сметой -1702 тыс.руб., освоено 1081,5 тыс.рублей.

По Юго-Восточной ж.д./с 22/УI по 30/IX-1941 г./ по смете было запланировано - 7999 тыс.руб., освоено только 2477 тыс.руб. или 31%;

По Горьковской ж.д. - по смете было ассигновано 1184 тыс.руб., израсходовано же 730,0 тыс.руб. или 61 %.

По М-Рязанской ж.д. - по смете было предусмотрено 22865,2 тыс.руб., израсходовано в 1941 году 19000,0 тыс.руб. - 88 %.

В мобпериод, с целью ускорения производства расчетов с личным составом, призываемым в Красную Армию,командируемым на другие дороги, в спецформирования НКПС отдельными дорогами, разрешалось:

а/ Начальникам станций по требованию руководителей хоз"единиц, выдавать необходимые денежные средства из выручки касс станций;

б/ хозорганам, имеющим в госбанках расчетные счета и отдельные счета на капитальный ремонт, недостающие суммы для расчета, заимствовать с расчетного счета капремонта.

Наличие у дорог и других организаций НКПС средств по чрезвычайной смете позволяло этим организациям быстро и оперативно разрешать вопросы оборонного характера; как, например: строительство укрытий, формирование дополнительных спецформирований и особенно-производство восстановительных работ первой очереди, вслед за наступающими частями Красной Армии.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В Ы В О Д Ы

Центральный Военный Отдел НКПС в своем штате не имел финансово-бухгалтерского и финансово-ревизорского аппарата. Вследствие такого положения, квалифицированного контроля за расходованием денежных средств, отпускаемых по смете чрезвычайных расходов, ЦВО не проводилось.

Отсутствие такого контроля давало возможность отдельным работникам спецформирований, длительное время, незаконно расходовать и расхищать государственное имущество и денежные средства, а Центральный Военный Отдел,

102

вследствие указанной причины, не мог своевременно пресечь эти преступления.

В результате имели место случаи, когда злоупотребления, допускаемые работниками спецформирований НКПС в расходовании денежных средств, продуктов питания, обмундирования и других ценностей, вскрывались следственными органами фронтов или транспортной прокуратуры /по ВЭО-5, 10, 39, 42 и др./- причем, только по ВЭО-10 убытки от расхищения государственных средств составили 470.000 рублей.

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Я

В целях предотвращения неправильного и преступного расходования и расхищения государственных средств, отпускаемых согласно мобплана по смете чрезвычайных расходов, - ПРЕДУСМОТРЕТЬ СОЗДАНИЕ В ЦВМО СПЕЦИАЛЬНОГО ФИНАНСОВО-БУХГАЛТЕРСКОГО АППАРАТА, на который возложить обязанность по разассигнованию средств по смете чрезвычайных расходов и осуществлению строжайшего контроля за правильным расходованием денежных средств и материальных ценностей.

оооо 0 оооо

/Приложение №-I к приказу №116/ЦЗ/

КОПИЯ
СОВ.СЕКРЕТНО
экз.№-__

Приложение №-I

К Л А С С И Ф И К А Ц И Я

государственных расходов НКПС на военное время

"Чрезвычайные расходы"

№№ §§	№-№ ст.ст.	Наименование расходов	ПРИМЕЧАНИЕ
		I. ФОРМИРОВАНИЕ И СОДЕРЖАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ НКПС, ОРГАНИЗУЕМЫХ В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ.	
I		Формирование Управления уполномоченного Наркома путей сообщения по фронту /УПС фронта/, согласно утвержденного положения.	
2		Содержание УПС фронта /заработная плата, суточные и адм.хоз.расходы/.	
3		Формирование головных восстановительных отделов /ГВОТ/, согласно утвержденного положения и табелей формирования.	
4		Содержание ГВОТ /заработная плата личного состава, оплата суточных, адм.хоз.расходы/.	
4а		Формирование головных ремонтных поездов, согласно утвержден.положения и табелей оснащения.	
5		Формирование военно-эксплуатационных отделений /ВЭО/, согласно утвержденного положения.	
6		Содержание ВЭО /заработная плата личного состава, оплата суточных и адм.хоз. расходы/.	
		II. ПРОТИВОВОЗДУШНАЯ ОБОРОНА	
7		Новые укрытия	
	I	Постройка новых легких укрытий.	
	2	Внутреннее оборудование укрытий.	

№№ §§	№-№ ст. ст.	Наименование расходов	ПРИМЕЧАНИЕ
	3	Устройство дублирующей связи в укрытиях.	
		Приспособление существующих помещений под убежища и укрытия.	
8	I	Расходы по заделке оконных проемов. То же, усилению наружных стен и перекрытий убежищ и герметизации.	
	2	Внутреннее оборудование убежищ и укрытий.	
	3	Устройство дублирующей связи в убежищах и укрытиях.	
	4	Расходы по содержанию убежищ и укрытий /уборка помещений, отопление/.	
9		Устройство дополнительной связи и оповещения.	
	I	Установка дополнительных радиоточек и мощных сирен.	
	2	Устройство связи со штабом МПВО.	
	3	Устройство дополнительной связи с постами ВНОС.	
IO		Медико-санитарные мероприятия	
	I	Приспособление и оборудование помещений под медпункты первой помощи.	
	2	Приспособление и оборудование бань, помещений под обмывочные пункты.	
	3	Приспособление и оборудование подвижных вагонов-медпунктов и вагонов-бань.	
	4	Заготовка имущества для СОП и СПМ.	
II		Светомаскировка и маскировка.	
	I	Разделение силовой линии от осветительной и разделение наружного освещения от внутреннего.	

№№ §§	№-№ ст.ст.	Наименование расходов	ПРИМЕЧАНИЕ
	2	Устройство централизованного выключения наружного освещения.	
	3	Заготовка и установка светомаскировочной аппаратуры.	
	4	Устройство и установка светомаскировочных приспособлений /ставни, щиты, шторы и т.п./ в служебно-технических зданиях.	
	5	Маскировка производственных и служабных зданий /проектирование, руководство и производство работ по маскировке/.	
I2		Средства личной защиты.	
	I	Приобретение противогазов для формирования и команд ПВО на об"ектах и в учреждениях ж.д.транспорта.	
	2	Приобретение защитной одежды.	
	3	Приобретение прочего инвентаря для оснащения бригад и формирований ПВО, согласно табелей оснащения бригад.	
I3		Дегазация	
	I	Приобретение дегазационных приборов.	
	2	Приобретение средств дегазации	
	3	Оборудование дегазационных стационарных и подвижных камер.	
	4	Устройство дегазационных площадок.	
I4		Противопожарные мероприятия.	
	I	Усиление средств противопожарной охраны /приобретение пожарных машин, насосов, приспособление подвижного состава для пожаротушения на об"ектах/.	

106

№№ §§	№-№ ст. ст.	Наименование расходов	ПРИМЕЧАНИЕ
	2	Устройство пожарных дорог, переездов, водоемов.	
	3	Обваловывание нефтебаков.	
I5		Казарменное размещение бойцов.	
	I	Приспособление и оборудование помещений под казарменное размещение бойцов ПВО, переводимых на казарменное положение.	
	2	Питание бойцов ПВО, переведенных на казарменное положение /бойцы команд, начальники команд, начальники штаба ПВО, начальники об"екта ПВО, дежурный ПВО, военно-мобилизационной службы/.	
I6		Технические мероприятия.	
	I	Устройство дополнительных с"ездов и укладка стрелок, согласно Т.Р. актов станций по ПВО.	
	2	Обеспечение водоснабжения -то же.	
	3	Обеспечение связи и сигнализации-то же.	
I7	I	Издание руководящих документов, наглядных пособий и литературы по вопросам противовоздушной обороны.	
	2	Научно-исследовательские работы /проектирование новых конструкций, разработка рационализаторских предложений и пр./.	
I8	I	Организация подвижных формирований НКПС.	
	I	Формирование военно-санитарных поездов /ВСП/, согласно утвержденных правил оборудования и формирования санпоездов.	
	2	Ремонт и содержание военно-санитарных поездов /годовой осмотр вагонов для ВСП, ремонт внутреннего оборудования/.	

№№ §§	№-№ ст.ст.	Наименование расходов	ПРИМЕЧАНИЕ
	3	Содержание ВСП.	
	4	Содержание Горемов /заработная плата личного состава, оплата суточных, адм. хоз.расходы, пополнение, амортизация хозяйственных материалов, инструмента/.	
	5	Формирование восстановительных колонн связи и сигнализации /Связьрем/, согласно утвержденного положения и табелей оснащения.	
	6	Содержание Связьремов /заработная плата личного состава, оплата суточных, адм.хоз.расходы, пополнение и амортизация хозяйственных материалов и инструмента/.	
	7	Формирование поездов для восстановления водоснабжения /Водрем/, согласно утвержденного положения и табелей оснащения.	
	8	Содержание Водремов /заработная плата личного состава, оплата суточных, адм. хоз.расходы, пополнение и амортизация хозяйственных материалов и инструмента/	
	9	Формирование поездов для ремонта подвижного состава /Подрем/, согласно утвержденного положения и табелей оснащения.	
	I0	Содержание Подремов /заработная плата личного состава, оплата суточных, адм. хоз.расходы, пополнение и амортизация хозяйственных материалов и инструмента/	
	II	Формирование мостопоездов, согласно утвержденного положения и табелей технического оснащения.	
	I2	Содержание мостопоездов /зарплата личного состава, оплата суточных, адм. хоз.расходы, пополнение и амортизация хозяйственных материалов и инструмента/	

108

№-№ §§	№-№ ст. ст.	Наименование расходов	ПРИМЕЧАНИЕ
	I3	Формирование дорожных восстановительных летучек /приобретение инструмента, механизмов, приспособление подвижных средств, создание запаса материалов для летучек/.	
	I4	Содержание дорожных восстановительных летучек /заработная плата личного состава, адм.хоз.расходы, пополнение и амортизация хозяйственных материалов и инструмента/.	
	I5	Организация мостопоездов-летучек в количестве 5-6 вагонов каждая, на основании утвержденного положения и табелей оснащения.	
	I6	Содержание мостопоездов-летучек /рабочая сила, оплата суточных, адм.хоз. расходы, пополнение и амортизация хозяйственных материалов и инструмента/.	
	I7	Содержание МПС, работающих по восстановлению /заработная плата личного состава суточные, адм.хоз.расходы, пополнение и амортизация хозяйственных материалов и инструмента/.	
I9		Базы и мобзапасы.	
	I	Погрузочно-разгрузочные работы по базам.	
	2	Обеспечение развертывания баз /путевое развитие, устройство дополнительных площадок, расширение помещений, инвентарь, механизмы/.	
	3	Формирование, развертывание и доукомплектование хозяйственным имуществом головных баз, согласно утвержденных положений и табелей.	
	4	Содержание головных баз /заработная плата личного состава, адм.хоз.расходы, пополнение и амортизация хозяйственных материалов и инструмента/.	

№№ §§	№-№ ст.ст.	Наименование расходов	ПРИМЕЧАНИЕ
20		Мероприятия по усилению пропускной способности железных дорог.	
	I	Открытие законсервированных раздельных пунктов и пунктов технического осмотра вагонов.	
	2	Пополнение инвентаря для поездной службы.	
2I		Обслуживание воинских перевозок.	
	I	Вынужденная выгрузка и погрузка вагонов /вынужденная выгрузка вагонов с народно-хозяйственными грузами для воинских грузов/.	
	2	Содержание паровозов в горячем состоянии по специальному указанию НКПС.	
	3	Содержание,хранение,ремонт, восстановление и подготовка: а/ погрузочно-выгрузочных разборных платформ /ремонт платформ текущий, восстановление отдельных элементов/; б/ платформ и площадок, прилегающих к путям для погрузки и выгрузки /уборка народно-хозяйственных грузов,устройство освещения,устройство дополнительных кубов, кипятильников/.	
	4	Перевозка погрузочно-выгрузочных разборных платформ в места назначения /разборка, погрузка, тариф/.	
	5	Подготовка и расширение помещений для работников комендантских управлений и агентов НКВД, связанных с движением поездов.	
	6	Устройство отхожих мест, коновязей, желобов и чанов для водопоя.	

110

№№ §§	№-№ ст.ст.	Наименование расходов	ПРИМЕЧАНИЕ
	7	Увеличение пропускной способности, ремонт и восстановление продпунктов /стационарных/, устройство дополнительных пекарен и кухонь полевого типа, расширение помещений кухонь, столовых, пекарен, установка дополнительных котлов, печей и прибретение инвентаря.	
	8	Оборудование подвижных вагонов-кухонь и пекарен, согласно табелей оборудования.	
	9	Агитпункты /оборудование и приспособление помещений/.	
	I0	Приспособление жел-дор.станций по погрузке и выгрузке больных и раненых /санрампы/, приспособление помещений для саножидален и их оборудование.	
	II	Формирование дезинфекционных отрядов /ДЕЗО/, согласно утвержденных положений.	
	I2	Содержание дезинфекционных отрядов /заработная плата личного состава/.	
	I3	Формирование изоляционно-пропускных пунктов /ИЗО/, /Приспособление законсервированных зданий под ИЗО, приспособление вагонов под дезкамеры, приспособление других помещений под ИЗО по мобплану/.	
	I4	Содержание ИЗО /заработная плата личного состава, адм-хоз.расходы, амортизация и пополнение инвентаря/.	
22	I	Развитие и приспособление станций в станции снабжения по требованию НКО и указанию НКПС /централизованные средства/.	
	2	Постройка ветвей и тупиков к местам бензослива НКО.	
	3	Приспособление крупных ж-д.мостов для пропуска всех родов войск /раз"езды, с"езды и настил/.	

№№ §§	№-№ ст.ст.	Наименование расходов	ПРИМЕЧАНИЕ
23		Восстановление ж.-д.линий основных направлений/централизованные средства НКПС/ /оплата рабочей силы, материалов, в том числе и материалов баз мобзапаса, начисления/.	
	I	Восстановление верхнего строения пути.	
	2	Восстановление искусственных сооружений	
	3	Восстановление устройств связи и СЦБ.	
	4	Восстановление пунктов водоснабжения.	
	5	Восстановление тяговых обустройств.	
	6	Восстановление служебно-технических зданий и сооружений.	
	7	Восстановление электростанций и линий энергопередачи.	
	8	Восстановление лечебно-санитарных зданий и коммунального строительства.	
	9	Очистка территории станций и жел.-дор. полосы отвода от разрушений, на сети фронтовых дорог /эксплуатируемых ВЭО/.	
24		Восстановление тыловых сооружений.	
	I	/оплата рабочей силы, материалов и в т.ч. разбронированных с баз мобзапаса/.	
	I	Постройка временных обходных ветвей в узлах и развязок в связи с разрушением узлов, горловин и подходов к узлам, устройство диспетчерских с"ездов.	
	2	Постройка паромных переправ, отсыпка подходов пониженного уровня и устройство временных мостов при разрушении основного моста.	
	3	Восстановление повреждений крупных искусственных сооружений.	
	4	Постройка обходных линий связи.	

112

№-№ §/§	№-№ ст.ст.	Наименование расходов	ПРИМЕЧАНИЕ
	5	Изготовление деревянных пролетных строений и опор на стройдворах /стройтрестов/.	
	6	Изготовление деревянных пролетных строений /ферм/ на лесозаводах Наркомлеса.	
	7	Восстановление разрушенного противником верхнего строения пути.	
	8	Восстановление разрушенных средних и малых искусственных сооружений.	
	9	Восстановление связи и СЦБ.	
	I0	Восстановление пунктов водоснабжения.	
	II	Восстановление разрушенных тяговых обустройств.	
	I2	Восстановление разрушенных служебно-технических зданий и сооружений.	
	I3	Восстановление разрушенных электростанций и линий электропередачи.	
	I4	Восстановление лечебно-санитарных зданий.	
25		Восстановление разрушенного и поврежденного от бомбардировки, обстрела противника подвижного состава /вагонов, паровозов/, на основании актов о разрушении.	
26		Проектно-изыскательские работы по восстановлению.	
27		Приобретение палаток и устройство временных сооружений для жилья и бытового обслуживания в пунктах сосредоточения работ.	
28		Изготовление, приобретение и испытание опытных экземпляров конструкций и агрегатов для восстановления и производства опытных работ /централизованные средства/.	

113

№№ §§	№-№ ст.ст.	Наименование расходов	ПРИМЕЧАНИЕ
29		Подготовка личного состава для производства опытных работ по конструкциям и агрегатам.	
30		Издание и приобретение руководящего материала по восстановлению /типовые проекты, инструкции, наставления, брошюры, карты и др./.	
31		Дополнительная охрана железных дорог войсками НКВД.	
	1	Строительство типовых землянок и подсобных помещений у охраняемых об"ектов.	
	2	Постройка помещений для войск на охраняемых об"ектах.	
	3	Оборудование помещений у охраняемых об"ектов связью, инвентарем и обеспечение материалами для возведения оборонительных сооружений.	
32		Содержание на станциях связи политконтролеров.	
33		Казарменное размещение и питание бригад по восстановлению железнодорожных обустройств /питание бойцов восстановительных бригад, переведенных на казарменное положение/.	
34		Непредвиденные расходы.	

ЗАМ. НАЧ. ВОЕННО-МОБИЛИЗАЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ НКПС - АГАБОНОВ

НАЧАЛЬНИК 8 ОТДЕЛА ВМУ НКПС- МОХИР

отп.2 экз.
зак.№-1/15
исп.Алферов
ев

верно:

КОПИЯ

114

зкз.№-__

Приложение №-2

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

10 июня 1944 г. №-408/ЦЗ

О расхищении государственных средств в ВЭО-10

Об"являя приговор Военного Трибунала Московско-Киевской ж.д. по делу расхищения государственных средств в военно-эксплуатационном отделении №-10 бывшим начальником финансовой части ВЭО-10 Талашовым П.М. и старшим кассиром ВЭО-10 Муратовым А.П.

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Начальникам железных дорог Кировской, Октябрьской, Калининской, Северной, Ярославской, Западной, Белорусской, Юго-Западной, Московско-Киевской, Горьковской, Московско-Рязанской, Московско-Окружной, Московско-Курской, Южной, Северо-Донецкой, Южно-Донецкой, Сталинской, Московско-Донбасской, Юго-Восточной, Сталинградской, Северо-Кавказской, Орджоникидзевской, Закавказской, Рязано-Уральской, Одесской, Ковельской, Львовской, Кишиневской, Винницкой - приговор об"явить под расписку работникам управлений дорог, начальникам и главным бухгалтерам хоз"единиц.

Обязать главных бухгалтеров и начальников военных отделов усилить контроль за правильным расходованием

средств в ВЭО, ОРКП, Подремах, паровозоремонтных поездах, спецформированиях ГУВВР и ЦУПВО и других организаций, содержащихся за счет сметы чрезвычайных расходов, путем производства систематических ревизий в соответствии с постановлением СНК СССР от 15 апреля 1936 г.

2. Начальникам военно-эксплуатационных отделений, паровозных колонн, Подремов, паровозоремонтных поездов, спецформирований ГУВВР и ЦУПВО приговор об"явить всему личному составу.

ЗАМ.НАРОДНОГО КОМИССАРА
ВИЦЕ ГЕНЕРАЛ-ДИРЕКТОР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
I-го РАНГА - Б.АРУТЮНОВ

копия верна: Вигдор

отп.2 экз.

ёф

КОПИЯ

экз.№-__

116

П Р И Г О В О Р

Именем Союза Советских Социалистических Республик.

5-6 мая 1944 г. Военный Трибунал Московско-Киевской ж.д. в составе: председательствующего майора юстиции Демина и членов: майора юстиции Старшинина и капитана юстиции Данилова, при секретаре лейтенанте а/с Черниковой, с участием помощника Военного Прокурора капитана юстиции Соболева и адвокатов Скорбач и Ширнюк, в открытом судебном заседании в г.Калуге, в помещении Военного Трибунала рассмотрел дело по обвинению:

I. Талашова Пантелеймона Михайловича, 1900 г.рождения, уроженца гор.Тотьма Вологодской обл., русского, по социальному происхождению из крестьян, служащего, б/п., с незаконченным высшим образованием, не судимого, на железнодорожном транспорте работающего с 1936 г., а в момент совершения преступления - в должности начальника финансовой части военно-эксплуатационного отделения №-10 НКПС, имеющего постоянное местожительство г.Иркутск, ул.К.Маркса, д.№ 5.

2. Старшего кассира того же военно-эксплуатационного отделения №-10 Муратова Александра Петровича, 1900 г.рождения, уроженца г.Харькова, по социальному происхождению из рабочих, служащего, беспартийного, с низшим образованием, женатого, не судимого, на железнодорожном транспорте работающего с 1918 г., проживавшего - ст.Иркутск 2 Восточно-Сибирской ж.д., поселок Ново-Ленино, 2-я ул., д.№-8.

Обоих в совершении преступления, предусмотренного законом от 7 августа 1932 г.

Материалами предварительного и судебного следствия нашел установленным:

Обвиняемые: ТАЛАШОВ, работая начальником финансовой части, а МУРАТОВ старшим кассиром 10-го Военно-эксплуатационного отделения НКПС, на протяжении ноябрь 1942 г. по январь 1944 г., пользуясь своим служебным положением и отсутствием надлежащего контроля, систематически расхищали и растрачивали государственные денежные средства.

Хищение денежных средств ТАЛАШОВЫМ и МУРАТОВЫМ производилось путем:

1. Скрытия фактического прихода денежных средств по кассе и отчетности, полученных по квитанциям и чекам, например: по кв. №-74 в 1943 г. было получено 2480 руб., а оприходовано лишь 480 руб., в июне того же года по кв. №-350 получено 14000 руб., оприходовано по отчету лишь 1400 руб. Полученные ТАЛАШОВЫМ в 1943 г. по чеку в Калужском отделении Госбанка 80000 руб. совсем не были оприходованы и присвоены последним в личное пользование.

2. Совершения в платежных документах и кассовых отчетах приписок денежных сумм и списания со счёта кассы; так, по счету универмага г.Калуга №-1 за февраль 1943 г. было уплачено 240 руб. ТАЛАШОВЫМ же к этой сумме в отчете впереди была подставлена цифра "7", т.е. увеличено на 7000 руб. Им же в отчете МУРАТОВА по документу № 69/642 на сумму 6675 руб.33к. впереди этой суммы приписана цифра

"5", т.е. эта сумма увеличена на 50000 руб. и ряд других.

3. Увеличение суммы расхода по бухгалтерской статье при отработке кассовых отчетов, напр. по кассовым отчетам за №-27 и 28 на декабрь 1943 г. при фактически выплаченной сумме 438221 р.51коп. Талашовым по статье списано 298221р. 11 коп., тем самым увеличив расход по кассе на 59999 р.60к.

4. Списания денежных сумм по карточке бухгалтерского счета № 047 завышенных сумм: напр.по ст.15 за июнь месяц 1943г. в кредит счета № 047 показано 680516р. 36к., а в карточке этого счета разнесено 780576р.36к., т.е. более на 100060 р.и ряд других подобных случаев. Кроме того Талашов в 1943г. присвоил 22 тыс.руб., полученных им от Муратова на приобретение канцелярских принадлежностей, а в январе 1944 г. 8300 руб. из образовавшихся излишков по кассе в сумме 16600 руб., причем эта сумма Талашовым была пополам поделена с Муратовым.

Всего, таким образом, Талашовым, при непосредственном участии Муратова, в период с ноября 1943 г. по январь 1944г. указанными преступными путями, т.е. путем подделок и подлогов бухгалтерских и платежных документов было расхищено 469716 р.75 коп.

В судебном заседании обв.Талашов признал себя виновным в присвоении сумм в размере 117340 р. В отношении остальных недостающих сумм, не отрицая совершенных им подделок и подлогов и, соглашаясь с выводами ревизии - не мог об"яснить.

У обв.Муратова при представлении им кассовых отчетов

об израсходованных суммах и проверке у него Талашовым наличия кассы выявлялись систематическиe недостачи в пределах от 35 до 50 тыс.рублей. Причем эти недостачи покрывались им совместно с Талашовым и при его непосредственном участии путем указанных выше подделок и подлогов в бухгалтерских и платежных документах.

В январе 1944 г. из так называемых излишков, образовавшихся в кассе в сумме 16600 р., Муратов присвоил себе половину этой суммы -8300 руб., а остальные в том же количестве передал Талашову.

9 февраля 1944 г. будучи командирован в г.Калугу, и, имея при себе 40000 руб., взятых им на приобретение хозяйственных принадлежностей, к сохранности этой суммы отнесся преступно-халатно, в результате чего эти 40000 р. у него были похищены.

После указанного хищения у Муратова 40000 р., ревизией кассы 17 февраля 1944 г. у Муратова установлена недостача наличных сумм по кассе в размере 73067 р.79 коп. и отсутствие оправдательных документов на 28057 р.79 коп.

Обв.Муратов в судебном заседании признал себя виновным в хищении 16600 р.из кассы совместно с Талашовым и в преступном отношении к сохранности 40000 р., которые у него были похищены. В отношении остальной, недостающей суммы об"яснить ничем не мог.

Таким образом, Талашовым и Муратовнм в результате их приступной деятельности за период с ноября 1942 г. по ян-

варь 1944 г. расхищено 573842 р. государственных средств.

Своими действиями ТАЛАПОВ и МУРАТОВ совершили преступление, предусмотренное законом от 7 августа 1932 года.

На основании изложенного и руководствуясь ст.ст.319 и 320 УПК - П Р И Г О В О Р И Л:

ТАЛАПОВА Пантелеймона Михайловича и МУРАТОВА Александра Петровича по закону от 7 августа 1932г. подвергнуть высшей мере наказания - РАСТРЕЛУ каждого, с конфискацией лично принадлежащего им имущества.

Отобранные у ТАЛАПОВА при его задержании 23498 р. передать 10-му военно-эксплуатационному отделению по принадлежности.

Приговор в кассационном порядке обжалованию не подлежит.

Председательствующий -ДЕМИН
Члены: СТАРШИНИН и ДАНИЛОВ
Секретарь: ЧЕРНИКОВА.

верно: Андреев

отп.2 экз.