

Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2026. № 2 (87). С. 103–113.  
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2026. Vol. 2 (87). P. 103–113.

Научная статья

УДК 94(470)“1941/1945”

doi: 10.54398/1818-510X.2026.87.2.010

**РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИМ. В. В. КУЙБЫШЕВА  
В ДОСТИЖЕНИИ ПОБЕДЫ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

**Шматов Евгений Николаевич**

Приволжский государственный университет путей сообщения, г. Самара, Россия  
Shmatov\_75@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0003-9559-0794>

**Аннотация.** Вклад железнодорожного транспорта СССР в победу в Великой Отечественной войне изучается давно и детально. На протяжении всего военного периода железные дороги сыграли основную роль в обеспечении всем необходимым боевых операций советских вооруженных сил, сделали возможным нормальное функционирование военной экономики страны. Рассмотрена деятельность железной дороги им. Куйбышева в 1941–1945 гг., т. к. эта тема еще не стала предметом специального изучения. Исследуются проблемы перестройки работы железной дороги на военный лад, внедрения новых форм и организации перевозок, изменения графиков работы трудового коллектива. Сложности, с которыми сталкивались куйбышевские работники стальных магистралей, были характерны для всей железнодорожной системы страны, но некоторые возникали из-за специфики географического положения самой железной дороги. Например, первый транспортный кризис военных лет – «куйбышевская пробка». Проанализированы успехи и неудачи в работе как руководства, так и тружеников дорожных предприятий при решении производственных задач. Мобилизация значительной части населения в Красную армию привела к острейшему кадровому кризису. Несмотря на то, что правительство закрепило железнодорожников на месте работы до конца войны, проблемы недостатка трудовых ресурсов на куйбышевской магистрали были решены только после 1945 г. Привлечение на работу женщин, подростков, пенсионеров помогало нивелировать многие кадровые вопросы. Снизилась возможность централизованного снабжения материалами и техникой железнодорожных предприятий. Но благодаря мерам, принятым местными властями и руководством дороги, героическому труду работников, удалось наладить производство недостающих технических средств из местных ресурсов. В целом железная дорога им. Куйбышева справилась с задачами транспортировки военных грузов на фронт, с обеспечением нормального функционирования народного хозяйства Средневолжского края. Работая в экстремальных условиях военного времени, внедряя технические новшества и трудясь сверхурочно, куйбышевские железнодорожники внесли достойный вклад в достижение победы.

**Ключевые слова:** железная дорога им. Куйбышева, Великая Отечественная война, эвакуация, организация транспортных перевозок, «Куйбышевская пробка», кадровые проблемы, «Волжская рокада», Б. П. Бещев, строительство железнодорожных путей и узлов, мобилизация

**Для цитирования:** Шматов Е. Н. Роль и значение железной дороги им. В. В. Куйбышева в достижении победы в Великой Отечественной войне // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2026. № 2 (87). С. 103–113. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2026.87.2.010>.



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons “Attribution” («Атрибуция») 4.0 Всемирная.

## THE ROLE AND SIGNIFICANCE OF THE KUIBYSHEV RAILWAY IN ACHIEVING VICTORY IN THE GREAT PATRIOTIC WAR

**Evgeny N. Shmatov**

Volga State University of Railway Transport, Samara, Russia

Shmatov\_75@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0003-9559-0794>

**Abstract.** The contribution of the USSR's railway transport to our overall victory in Great Patriotic War has been studied extensively and in detail. Throughout the war, railways played a crucial role in providing the necessary resources for the Soviet armed forces' combat operations and ensuring the smooth functioning of the country's war economy. This article focuses on the activities of the Kuibyshev Railway during the years 1941–1945. This topic has not yet been extensively researched. The article explores the challenges of reorganizing the railway's operations for military purposes, introducing new forms and methods of transportation, and adjusting the work schedules of the railway's employees. The difficulties faced by the railway workers in Kuibyshev were common to the entire railway system in the country, but some of them were specific to the geographical location of the railway itself. For example, the first transportation crisis during the war years was the “Kuibyshev traffic jam”. The article analyzes the successes and failures of both the management and the workers of the railway enterprises in addressing their production challenges. The mobilization of a significant part of the population into the Red Army led to an acute personnel crisis. Despite the fact that the government kept railway workers in their jobs until the end of the war, the problems of a lack of labor resources on the Kuibyshev Railway were not resolved until after 1945. The recruitment of women, teenagers, and retirees helped to alleviate many of the staffing issues. The centralized supply of materials and equipment to railway enterprises was reduced. However, thanks to the measures taken by the local authorities and the railway management, as well as the heroic efforts of the workers, it was possible to produce the necessary equipment using local resources. In general, the railway named after Kuibysheva coped with the tasks of transporting military supplies to the front, ensuring the normal functioning of the national economy of the Middle Volga region. Working in extreme wartime conditions, introducing technical innovations and working overtime, Kuibyshev railway workers made a worthy contribution to achieving victory.

**Keywords:** Kuibyshev Railway, Great Patriotic War, evacuation, organization of transportations, “Kuibyshev traffic jam”, personnel problems, “Volga Rokada”, B. P. Beshchev, construction of railway tracks and junctions, mobilization

**For citation:** Shmatov E. N. The Role and Significance of the Kuibyshev Railway in Achieving Victory in the Great Patriotic War. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2026, no. 2 (87), pp. 103–113. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2026.87.2.010> (In Russ.).



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

### *Введение*

Железнодорожный транспорт СССР сыграл существенную роль в обеспечении победы в Великой Отечественной войне. Его вклад равен по значению победам в важнейших стратегических операциях, таких как битва за Москву, Сталинградская битва и др. 95 % военных грузов для сражавшихся войск доставлялось по железным дорогам [26, с. 92]. Велика роль железнодорожников в обеспечении эвакуации промышленных предприятий и населения из западных регионов Советского Союза на восток, на территории Поволжья, Урала, Сибири, где была создана основная военно-промышленная база, снабжавшая войска всем необходимым. Также большую роль железнодорожный транспорт играл в перевозках, поддерживавших стабильное функционирование народнохозяйственного сектора страны. Перевозились грузы гражданского назначения, продовольствие, доставлялись материалы и сырье для промышленных и хозяйственных предприятий. Героически трудились в тылу

работники всей железнодорожной системы СССР. Значительным был вклад тружеников и отдельных железнодорожных магистралей.

Существенную долю в победу внёс коллектив железной дороги им. В. В. Куйбышева. Это была крупнейшая магистраль страны, связывающая её западные и центральные регионы с крупнейшими экономическими районами Урала, Сибири и Средней Азии.

Целью данного исследования является изучение вклада рабочих и служащих железной дороги им. В. В. Куйбышева в победу в Великой Отечественной войне.

Фрагментарные упоминания о работе Куйбышевской железнодорожной магистрали в период Великой Отечественной войны содержатся в виде информационного и статистического материала в обобщающих исследованиях, посвящённых экономике СССР или железнодорожному транспорту в годы войны [5; 7; 10; 13; 16; 27]. Следует отметить, что деятельность куйбышевской магистрали в 1941–1945 гг. не стала предметом отдельного изучения.

Поволжские историки в научных трудах об истории края в годы Великой Отечественной войны затрагивали различные аспекты работы Куйбышевской железной дороги. В работах Д. П. Ванчинова и Л. В. Храмкова показана роль регионального железнодорожного транспорта в решении народнохозяйственных проблем средневолжских областей, содержатся факты о героической трудовой деятельности железнодорожников, объективно оценивается работа руководства железной дороги им. Куйбышева по преодолению возникавших проблем [1; 28].

В кандидатской диссертации Н. К. Веденеевой, защищенной в 1984 г., впервые комплексно изучена деятельность железных дорог Поволжского региона в 1941–1945 гг. Приводятся сведения об их материально-технической базе, кадровых проблемах, трудовых достижениях и патриотической помощи фронту [3]. Недостатком работы является неполное использование архивных данных: к некоторым документам в то время исследователей не допускали. В результате деятельность железной дороги им. В. В. Куйбышева по отдельным годам Великой Отечественной войны освещена недостаточно. Например, слабо изучены проблемы перестройки работы на военный лад, сложности, связанные с транспортировкой грузов и выполнением производственных планов, недостатки организационного характера и способы их преодоления.

Качестве источников при написании работы привлечены документальные материалы из семи архивных фондов, сборники опубликованных документов и статистические издания.

#### *Основная часть*

Куйбышевская железная дорога создана в 1936 г. Основой ее стали Самаро-Златоустовская дорога и ряд участков Сызрано-Вяземской и Московско-Казанской дорог. С этого времени и до 1953 г. она называлась железной дорогой им. В. В. Куйбышева.

В 1941 г. протяженность Куйбышевской магистрали по главным направлениям составляла 2 220 км, причем 740 км, или 22 % всей длины дороги, приходилось на Куйбышевскую область [30, л. 1]. С началом Великой Отечественной войны началась перестройка на военный лад всего народного хозяйства страны. На Куйбышевской железнодорожной магистрали внедрялись новые формы организации труда, соответствовавшие военному времени. Деятельность всех предприятий и трудовых коллективов была подчинена интересам обороны страны. Первоочередными задачами Куйбышевской железной дороги стали: перевозка военных грузов, бойцов и командиров Красной армии на фронт, участие в эвакуации промышленных предприятий и населения из западных регионов СССР в восточные тыловые районы, организация транзита хозяйственных грузов для нужд оборонной промышленности [9, с. 6–7].

23 июня 1941 г. приказом народного комиссариата путей сообщений на железных дорогах страны вводился особый военный график движения поездов. Военные эшелоны и грузы, связанные с мобилизационными перевозками, должны были

продвигаться в первую очередь [13, с. 58]. Поэтому Куйбышевским железнодорожникам пришлось полностью преобразовать всю дорожную инфраструктуру, разработать новые технологические операции и логистические схемы. Возросла дальность перевозок, срочность доставок грузов, появились новые требования, касавшиеся скрытности движения и проведения маскировочных работ.

На Куйбышевской железной дороге были освоены и внедрены новые методы и способы организации труда. Это были прежде всего: безотцепочный ремонт вагонов, скоростное формирование поездов, вождение тяжеловесных составов, отправление сдвоенных поездов [17, с. 76]. Для увеличения пропускной способности дороги в октябре 1941 г. был введен такой рабочий прием, как «живая блокировка»: на расстоянии 800 или 900 м друг от друга были расставлены рабочие-сигнальщики, с помощью ручных сигналов указывавшие машинистам поездов, занят или нет соседний участок [30, л. 2].

В результате в начальный период Великой Отечественной войны по железной дороге им. Куйбышева в тыловые регионы СССР было эвакуировано оборудование более 1 300 крупных фабрик и заводов, около 10 млн промышленных работников, служащих и членов их семей. Во время советского контрнаступления под Москвой куйбышевские железнодорожники организовали перевозку 315 тыс. вагонов с войсками и военными грузами [25, с. 11].

Однако в работе Куйбышевской магистрали в этот период имелись серьезные проблемы. Осенью 1941 г. возник первый масштабный транспортный кризис военных лет, получивший название «Куйбышевская пробка». Два двигавшихся навстречу железнодорожных грузопотока, один с запада на восток, другой – в обратную сторону, столкнулись в районе г. Куйбышева. Первый поток состоял из эвакуированных грузов и беженцев, причем поезда в его составе нередко двигались без надлежащего оформления документов. Второй поток включал в себя подразделения Красной армии и военные материалы, направлявшиеся на фронт. Результатом явился транспортный затор, обусловленный низкой проходимостью двухколейных путей и плохой регулировкой движения встречных потоков. Для решения проблемы в Куйбышев прибыл народный комиссар путей сообщений СССР Л. М. Каганович. Он был вынужден устранять затруднения и принимал решения на месте. На несколько дней было введено только одно направление движения – на запад, по обоим путям. Это увеличило пропускную способность в два раза по сравнению с обычным двусторонним движением. Эшелоны с малоценными грузами просто убирались с путей. Были расширены дополнительные железнодорожные линии на станциях, срочно построены обходные пути на крупных дорожных узлах, созданы новые транспортные развязки. Спустя несколько месяцев проблемы в железнодорожной отрасли были успешно разрешены [14, с. 329].

В первые годы войны существенно ухудшилось состояние материально-технической базы Куйбышевской железной дороги. Сократились средства, выделявшиеся на техническое переоснащение, снизилось количество централизованно поставляемых стройматериалов, запчастей, механизмов. На смену мобилизованным на фронт работникам приходили подростки и женщины, еще не имевшие на то время необходимых профессиональных навыков. Все указанные факторы обусловили понижение показателей хозяйственной деятельности железнодорожной магистрали, в результате планы по многим производственным показателям не выполнялись. Например, шестое отделение железной дороги г. Ульяновска план по отправке поездов по графику в 1942 г. выполнило на 43,7 %; по погрузке – на 60,6 %, по выгрузке – на 60,8 % [6, л. 127]. Чапаевское отделение в 1942 г. план по отправке готовой продукции местных заводов систематически не выполняло [19, л. 7].

Также одной из причин недостаточно эффективной работы Куйбышевской магистрали можно назвать и слабое руководство предприятием. Начальник дороги Воробьев в начале 1942 г. был снят со своего поста как не справившийся с обязанностями [20, л. 49].

В результате войны на Куйбышевской железной дороге произошли значительные изменения в численном и кадровом составе трудового коллектива. Эти процессы находились в прямой зависимости от общесоюзных тенденций, характерных для того времени. Многие работники призывного возраста были мобилизованы в вооруженные силы или ушли на фронт добровольно. Всего за годы Великой Отечественной войны 14 тыс. работников покинули свои места для службы в Красной армии [17, с. 75]. Уже в сентябре 1941 г. не хватало 1 027 рабочих, обслуживающих движение поездов [23, л. 66]. Только к концу 1942 г. ситуация с кадрами начала улучшаться. Этому способствовали инициативы и мероприятия партийных и советских органов по решению «кадровых проблем», а также патриотическое движение среди молодежи по освоению железнодорожных профессий. Решением ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР был сокращен призыв железнодорожных работников в Красную армию, т. к. они были необходимы в тылу для обеспечения перевозок, имеющих стратегическое значение. Среди эвакуированного в Поволжье населения также нашлось некоторое количество железнодорожных специалистов. Они были приняты на освободившиеся рабочие места. В июне 1942 г. на Куйбышевской железнодорожной магистрали работало 5 180 чел., эвакуированных из других регионов [32, л. 1]. Тем не менее на железной дороге существовал недокомплект трудового персонала. Особенно это касалось оперативных служб. Летом 1942 г. там числилось 52 828 чел., а требовалось 81 065 рабочих [32, л. 14].

1943 г. стал годом коренного победного перелома в Великой Отечественной войне. Предприятия и трудовые коллективы Куйбышевской железной дороги внесли достойный вклад в победные достижения этого периода. В это время железная дорога им. В. В. Куйбышева стала прифронтовой магистралью, обеспечивавшей всем необходимым советские войска в районе Сталинграда.

В целях повышения эффективности ее работы руководство железной дороги и местные партийные власти предприняли ряд совместных инициатив и мероприятий. На проблемные участки железнодорожных путей направлялись ответственные работники Куйбышевского обкома с чрезвычайными полномочиями для обеспечения бесперебойной работы на различных участках железной дороги [21, л. 76]. Зимой 1942–1943 гг., когда шло контрнаступление советских войск под Сталинградом, местные партийные власти проводили мобилизацию жителей Среднего Поволжья для расчистки снежных заносов на станционных путях, для срочной разгрузки и погрузки вагонов [37, л. 33].

В апреле 1943 г. на всех железных дорогах СССР было введено военное положение. Для рабочих и служащих был подготовлен новый дисциплинарный устав, согласно которому все железнодорожники до конца войны закреплялись для работы на транспорте и подчинялись нормам военной дисциплины [8, с. 332]. Во всех структурных подразделениях железной дороги им. Куйбышева были проведены партийные, организационные и профсоюзные собрания. Рабочим, служащим и руководящему звену было разъяснено, что за чрезвычайные происшествия, за преступную халатность на рабочем месте они будут привлекаться к ответственности как военнослужащие, к ним станут применяться самые суровые меры, вплоть до отправки на фронт в штрафные роты и расстрела [13, с. 174–175]. Необходимость таких мер объяснялась тем, что от эффективной работы железных дорог зависело обеспечение всем необходимым войск, сражавшихся на фронтах. Даже небольшая дезорганизация в поставках вооружений, боеприпасов, подкреплений приводила к срыву некоторых военных операций. Поэтому все железнодорожные предприятия должны функционировать бесперебойно.

В результате, с 1943 г. на Куйбышевской железной дороге улучшилась трудовая дисциплина и повысилось выполнение плановых показателей, существенно сократилось количество крушений и аварий. Например, если в 1942 г. на дороге им. Куйбышева произошло 47 крушений и 15 аварий, то в 1943 г. эти цифры снизились до 22 и 8 соответственно [30, л. 3]. Увеличилось количество грузовых паровозов,

выпускавшихся из ремонта. Если в 1942 г. капитальный ремонт прошли 275 паровозов, то в 1944 г. – 1 641. Текущий ремонт в 1942 г. провели на 11 489 паровозах, в 1944 г. – на 16 147 [4, с. 264].

Важнейшим фактором повышения эффективности работы стало использование железнодорожными предприятиями региональных производственно-хозяйственных источников. Например, с 1942 г. и до мая 1945 г. коллектив Куйбышевской железной дороги, опираясь только на собственные трудовые резервы и ресурсы, заготовил 670 тыс. штук шпал и более 250 тыс. м<sup>3</sup> древесины. В железнодорожных мастерских было изготовлено вне плана 9 тыс. изделий для транспортных нужд. В довоенный период все эти материалы поступали централизованно из государственных фондов [30, л. 2–3].

Несмотря на трудности военного времени, в Средневолжском регионе шло активное железнодорожное строительство. Еще в сентябре 1941 г. было запланировано строительство железнодорожного участка Безенчук (Звезда) – Пугачевск, который должен был соединить Куйбышевскую дорогу с Рязанско-Уральской. Благодаря этому магистраль им. Куйбышева получала прямые выходы в центральные и южные районы СССР. Однако из-за постоянно менявшейся военной обстановки и недостатка технических средств куйбышевские железнодорожники лишь в феврале 1944 г. смогли принять в эксплуатацию этот участок [23, л. 60].

Крупнейшей железнодорожной стройкой СССР в военный период стало сооружение «Волжской рокады» от станции Иловля (на правом берегу Волги в 80 км от Сталинграда) до станции Свияжск (30 км от Казани) через станции Саратов, Сызрань и Ульяновск. Эта железнодорожная линия протяженностью 978 км выполняла важнейшие задачи во время Сталинградской битвы. Благодаря этой трассе была осуществлена своевременная эвакуация из Сталинградской области части гражданского населения и промышленных предприятий оборонного значения. По «Волжской рокаде» осуществлялись стратегические перевозки, которые помогли одержать победу в битве на Волге. У куйбышевских железнодорожников при строительстве этой магистрали были свои участки ответственности. В марте 1943 г. благодаря деятельности куйбышевских строителей открылось движение поездов на участке Ульяновск – Свияжск, а в конце года – на участке Ульяновск – Сызрань [3, с. 62–64]. В 1944 г. на железной дороге им. Куйбышева была построена линия Киндяковка – Сенная. В совокупности с другими введенными в эксплуатацию участками это позволило ей стать одной из крупнейших магистралей страны протяженностью 3 373 км [30, л. 1].

В конце войны было завершено строительство автоматической блокировки по всему ходу Куйбышевской железной дороги. Проведен большой объем работ по улучшению технических мощностей железнодорожных станций Кинель, Безымянка, Куйбышев, Кряж, Чапаевск, Батраки, Сызрань I. В 1944 г. эти станции осуществляли половину всех погрузочных операций на Куйбышевской дороге. В результате пропускная способность между станциями Кинель – Куйбышев – Сызрань была увеличена в 1,5–2,0 раза [12, с. 159]. Для нужд местной экономики активно строились подъездные железнодорожные пути к промышленным предприятиям края. В Куйбышевской области за военные годы протяженность таких путей увеличилась с 182 до 342 км, количество предприятий, подключённых к ним, возросло с 65 до 96 [11, с. 197].

Большой вклад в улучшение эксплуатационных возможностей Куйбышевской железной дороги внес возглавивший её с июля 1942 г. по конец 1944 г. Б. П. Бещев (в будущем – министр путей сообщения СССР, 1948–1977 гг.) Особым стилем работы Б. П. Бещева были ежедневные выезды на станции и другие предприятия дороги. Он хотел лично наблюдать за работой вверенного ему подразделения, а не узнавать информацию из справок и докладов. В результате на Куйбышевской дороге в три раза увеличился объем военных перевозок. Была внедрена ступенчатая маршрутизация перевозок, экономившая время при доставке грузов. В 1943 г. был электрифицирован

участок Куйбышев – Безымянка, а в 1944 г. завершено строительство линии Ульяновск – Сызрань – Сенная – Вольск.

С 1943 г. наблюдается положительная динамика в преодолении дефицита рабочих кадров на железной дороге. Число рабочих и служащих пополнялось за счет трудовых мобилизаций, учеников специальных учебных заведений, бывших железнодорожников, вернувшихся к былой профессии и женщин, пришедших на производство. Если в первой половине 1943 г. с Куйбышевской железнодорожной магистрали по разным причинам убыло 3 682 чел., то за тот же период было принято 7 492 работников. Существенную роль в пополнении кадров сыграли женщины, чье количество выросло до 42 % от общей численности рабочих и служащих на дороге. Так, профсоюз железнодорожных работников активно привлекал на работу в транспортно-перевозочной сфере жен служащих и даже домохозяек [18, с. 248]. Если до войны женщины в основном работали в административной сфере, то в военный период они стали выполнять работу стрелочников, ремонтников, обходчиков, считавшихся ранее «мужскими» профессиями [31, л. 144].

Привлечение для работы на дороге молодежи от 14 лет также сыграло важную роль в восполнении кадрового дефицита. Они проходили подготовку, необходимую для овладения железнодорожными профессиями, прежде всего на условиях бригадного и индивидуального ученичества [15, с. 217]. В 1942 г. 9 тыс. старшеклассников средних школ, в соответствии с приказом НКПС, прошли дополнительное обучение по учебным программам, соответствующим среднеспециальному железнодорожному образованию. В дальнейшем они поступили на работу на Куйбышевскую железную дорогу [20, л. 43].

Много молодых специалистов пришло работать на Куйбышевскую магистраль после окончания средних профессиональных учебных заведений. На начало Великой Отечественной войны в подчинении железной дороги им. Куйбышева было семь железнодорожных училищ и пять школ фабрично-заводского обучения [36, л. 9]. В условиях войны, когда требовалось как можно быстрее ликвидировать возникший дефицит рабочих кадров, учебные заведения сократили сроки обучения, упразднили теоретические курсы и стали делать упор на практическую подготовку учащихся. В результате, необходимых для работы специалистов училища и школы ФЗО выпускали каждый год. Только в 1944 г. средние железнодорожные учебные заведения окончили и пришли работать на Куйбышевскую магистраль 2 180 чел. [33, л. 6, 10].

Для работы на Куйбышевской магистрали в качестве квалифицированных работников активно привлекались пенсионеры, ранее трудившиеся на железных дорогах. Этому способствовало принятие Совнаркомом СССР постановления о сохранении пенсии вернувшимся на производство работникам [24, л. 130]. В результате, в июне 1944 г. на предприятиях Куйбышевской железной дороги работники старше 55 лет составляли 4,6 % от общего числа трудящихся [29, л. 47–48]. Часть из них становилась наставниками для железнодорожной молодежи.

Однако даже с учетом того, что проблемы с кадрами стали решаться лучше, по-прежнему ощущался некомплект рабочих массовых профессий. В 1943 г. не хватало 4 928 рабочих. Это объясняется тем, что центральные партийные и советские органы власти постоянно наращивали объемы перевозок как военных, так и народнохозяйственных грузов, что требовало большей численности рабочего персонала. Дополнительными факторами, усугубившими ситуацию, стало то, что часть работников все же была мобилизована в железнодорожные войска, некоторые трудящиеся уволились по состоянию здоровья, значительная группа железнодорожных специалистов была направлена на освобожденные территории для восстановления и эксплуатации железнодорожных линий. Все эти обстоятельства в очередной раз привели к острейшему кадровому кризису, не преодоленному вплоть до завершения войны. В сентябре 1944 г. для обеспечения всех видов работ на Куйбышевской магистрали требовалось 66 958 чел., а в наличии было только 60 486 чел. [33, л. 7]. Такие же тенденции наблюдались и в первом полугодии 1945 г. [35, л. 11]. Только с окончанием Великой

Отечественной войны и демобилизацией железнодорожников кадровый дефицит начал сокращаться.

Центральные партийные и советские власти провели в годы войны ряд мероприятий, направленных на ликвидацию кадрового голода на всех железных дорогах страны. Соответственно, эти меры внедрялись и на Куйбышевской магистрали. Они были направлены прежде всего на повышение производительности труда. Для рабочих, ремонтировавших подвижной состав и железнодорожные пути, вводились обязательные часы выполнения сверхурочных работ. В результате появилась возможность уменьшить количество задействованных на этих работах трудящихся на 10–15 %. Работники, занятые обеспечением движения поездов, переводились на трехсменное дежурство, что стало причиной сокращения потребности в данных кадрах на 16 %. Стало применяться спаренное движение по дороге, что уменьшило необходимость в паровозных бригадах на 15–20 % [34, л. 15]. Эти и другие инициативы позволяли компенсировать кадровую нехватку железнодорожных работников на время войны.

В 1943–1945 гг. Куйбышевская магистраль выполнила все свои стратегические и народнохозяйственные задачи. Всего же за военное время по железной дороге им. Куйбышева было перевезено более 19 млн вагонов с грузами. Ее работники были задействованы и на других прифронтовых магистралях, участвовали в оборонительных и наступательных операциях Красной армии.

37 тыс. куйбышевских железнодорожников были награждены медалью «За доблестный труд». Многие были награждены орденами. Они совершили настоящий трудовой подвиг в тылу и внесли весомый вклад в Победу [17, с. 86].

#### *Заключение*

С момента своего возникновения Куйбышевская железнодорожная магистраль являлась важнейшей транспортной артерией нашей страны. В годы Великой Отечественной войны она играла решающую роль в логистике, обеспечивая сообщения между тыловыми районами СССР и боевыми частями на фронтах. Основной вклад коллектива железной дороги им. Куйбышева в нашу общую победу заключался в следующем: доставка стратегических резервов, техники и боеприпасов на театр военных действий, спасение промышленных предприятий и населения из западных регионов СССР, обеспечение экономического развития Поволжья в условиях войны. Особенно с большими трудностями куйбышевские железнодорожники столкнулись в первый период войны. Встречные транспортные потоки приводили к дорожным пробкам, изношенность материально-технической базы снижала выполнение производственных показателей, уход на фронт множества квалифицированных рабочих вызвал «кадровый голод». Значительная часть этих проблем была решена после назначения нового руководства дороги, во главе которого стал Б. П. Бещев. Использование внутренних трудовых ресурсов, форсированная подготовка профессиональных кадров, привлечение для работы в транспортных подразделениях женщин, молодежи, пенсионеров, деятельная помощь местных и центральных органов власти помогли наладить нормальное функционирование железной дороги. Стоявшие перед ней задачи были решены. Работники железной дороги им. Куйбышева внесли достойный вклад в победу СССР над нацистской Германией и ее союзниками.

#### **Список источников**

1. Ванчинов, Д. П. Военные годы Поволжья : (1941–1945) / Д. П. Ванчинов. – Саратов : Саратовский ун-т, 1980. – 325 с.
2. Веденеева, Н. К. Железнодорожный транспорт Поволжья в годы Великой Отечественной войны : дис. ... канд. ист. наук / Н. К. Веденеева. – Куйбышев, 1984. – 243 с.
3. Веденеева, Н. К. Железнодорожный транспорт Поволжья в период Великой Отечественной войны 1941–1945 / Н. К. Веденеева // Поволжье в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). – Самара : Самарский ун-т, 1993. – С. 62–64.
4. Военно-промышленный комплекс Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – Самара : Самарский Дом печати, 2005. – 264 с.



5. Вознесенский, Н. А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны / Н. А. Вознесенский. – Москва : Госполитиздат, 1948. – 192 с.
6. Государственный архив новейшей истории Ульяновской области (ГАНИ УО). – Ф. 13. – Оп. 1. – Д. 2024.
7. Железнодорожники в Великой Отечественной войне [1941–1945] / под ред. Н. С. Конарева. – 2-е изд., доп. – Москва : Транспорт, 1987. – 589 с.
8. Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и советского правительства 1917–1957. – Москва : Трансжелдориздат, 1957. – 383 с.
9. Клешин, А. С. Фронт, тыл, транспорт / А. С. Клешин // Железнодорожный транспорт. – 1975. – № 4 (38). – С. 6–7.
10. Ковалев, И. В. Советский железнодорожный транспорт 1917–1947 гг. / И. В. Ковалев. – Москва : Трансжелдориздат, 1947. – 112 с.
11. Куйбышевская область в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) / сост. Ф. П. Захарова и др. – Куйбышев : Куйбышевское книж. изд-во, 1966. – 447 с.
12. Куйбышевская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 / [сост. Ю. Е. Рыбалко, А. А. Буданова]. – Самара : Самарский дом печати, 1995. – 447 с.
13. Куманев, Г. А. Война и ж/д транспорт СССР 1941–1945 гг. / Г. А. Куманев. – Москва : Наука, 1988. – 367 с.
14. Куманев, Г. А. Говорят сталинские наркомы / Г. А. Куманев. – Смоленск : Русич, 2005. – 631 с.
15. Митрофанова, А. В. Рабочий класс СССР в годы Великой Отечественной войны / А. В. Митрофанова. – Москва : Наука, 1971. – 575 с.
16. Напорко, А. Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР / А. Г. Напорко. – Москва : Трансжелдориздат, 1954. – 287 с.
17. Пятьдесят лет в пути / под ред. Д. С. Сугака. – Куйбышев: [Б. и.], 1967. – 232 с.
18. Профсоюзы СССР: Документы и материалы. – Москва : Профиздат, 1963. – Т. 3. – 749 с.
19. Самарский областной государственный архив социально-политической истории (далее – СО ГАСПИ). – Ф. 46. – Оп. 1. – Д. 136.
20. СО ГАСПИ. – Ф. 560. – Оп. 3. – Д. 74.
21. СО ГАСПИ. – Ф. 656. – Оп. 7. – Д. 3.
22. СО ГАСПИ. – Ф. 656. – Оп. 32. – Д. 60.
23. СО ГАСПИ. – Ф. 1259. – Оп. 2. – Д. 852.
24. СО ГАСПИ. – Ф. 1259. – Оп. 6. – Д. 252.
25. Спевачевский, Г. Шли поезда к Победе : [железнодорожники сумели выдержать и одолеть объемы перевозок военного времени] / Г. Спевачевский // Куйбышевский железнодорожник. – 2009. – № 17 (8–14 мая). – С. 11.
26. Транспорт Страны Советов : Итоги за 70 лет и перспективы развития / под ред. И. В. Белова. – Москва : Транспорт, 1987. – 310 с.
27. Хачатуров, Т. С. Железнодорожный транспорт СССР / Т. С. Хачатуров. – Москва : Трансжелдориздат, 1952. – 264 с.
28. Храмов, Л. В. Во имя Победы: Деятельность местных Советов Поволжья в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) / Л. В. Храмов. – Саратов : Саратовский ун-т, 1978. – 223 с.
29. Центральный государственный архив Самарской области (далее – ЦГАСО). – Ф. 214. – Оп. 4. – Д. 56.
30. ЦГАСО. – Ф. 214. – Оп. 4. – Д. 63.
31. ЦГАСО. – Ф. 214. – Оп. 13. – Д. 37.
32. ЦГАСО. – Ф. 214. – Оп. 38. – Д. 689.
33. ЦГАСО. – Ф. 214. – Оп. 38. – Д. 739.
34. ЦГАСО. – Ф. 214. – Оп. 38. – Д. 793.
35. ЦГАСО. – Ф. 214. – Оп. 38. – Д. 812.
36. ЦГАСО. – Ф. 214. – Оп. 38. – Д. 821.
37. ЦГАСО. – Ф. 2558. – Оп. 7. – Д. 447.

#### References

1. Vanchinov, D. P. *Voennye gody Povolzhya: (1941–1945)* [The War Years of the Volga Region: (1941–1945)]. Saratov: Saratov State University; 1980, 325 p.
2. Vedeneeva, N. K. *Zheleznodorozhnyy transport Povolzhya v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Railway Transport of the Volga Region During the Great Patriotic War]. Cand. Hist. Sci. Diss. Kuibyshev; 1984, 243 p.
3. Vedeneeva, N. K. *Zheleznodorozhnyy transport Povolzhya v period Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945* [Railway Transport of the Volga Region During the Great Patriotic War of 1941–1945]. *Povolzhe v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1945)* [The Volga Region During the Great Patriotic War (1941–1945)]. Samara: Samara State University; 1993, pp. 62–64.
4. *Voенно-промышленный комплекс Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.)* [The military-industrial complex of the Kuibyshev region during the Great Patriotic War (1941–1945)]. Samara: Samarskiy dom pečati; 2005, 264 p.
5. Voznesenskiy, N. A. *Voennaya ekonomika SSSR v period Otechestvennoy voyny* [The military economy of the USSR during the Patriotic War]. Moscow: Gospolitizdat; 1948, 192 p.
6. *State Archive of Contemporary History of the Ulyanovsk Region*. Fund 13, inventory 1, case 2024.
7. *Zheleznodorozhniki v Velikoy Otechestvennoy voyne 1941–1945* [Railroad workers in the Great Patriotic War 1941–1945]. Moscow: Transport; 1987, 2<sup>nd</sup> ed., 589 p.
8. *Zheleznodorozhnyy transport SSSR v dokumentakh Kommunisticheskoy partii i sovetskogo pravitelstva 1917–1957* [USSR Railway Transport in Documents of the Communist Party and Soviet Government 1917–1957]. Moscow: Transzheldorizdat; 1957, 383 p.
9. Kleshin, A. S. Front, tyl, transport [Front, Rear, Transport]. *Zheleznodorozhnyy transport* [Railway Transport]. 1975, no. 4 (38), pp. 6–7.
10. Kovalev, I. V. *Sovetskiy zheleznodorozhnyy transport 1917–1947* [Soviet Railway Transport 1917–1947]. Moscow: Transzheldorizdat; 1947, 112 p.
11. *Kuibyshevskaya oblast v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1945 гг.)* [Kuibyshev Oblast during the Great Patriotic War (1941–1945)]. Kuibyshev: Kuibyshev Book Publ. house; 1966, 447 p.
12. *Kuibyshevskaya oblast v gody Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945* [Kuibyshev Region During the Great Patriotic War of 1941–1945]. Samara: Samara Book Publ. house; 1995, 447 p.
13. Kumanev, G. A. *Voyna i zh/d transport SSSR 1941–1945 гг.* [War and Rail Transport of the USSR 1941–1945]. Moscow: Nauka; 1988, 367 p.
14. Kumanev, G. A. *Govoryat stalinskie narkomy* [Stalin's People's Commissars]. Smolensk: Rusich; 2005, 631 p.
15. Mitrofanova, A. V. *Rabochiy klass SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [The Working Class of the USSR during the Great Patriotic War]. Moscow: Nauka; 1971, 575 p.
16. Naporko, A. G. *Ocherki razvitiya zheleznodorozhnogo transporta SSSR* [Essays on the Development of Rail Transport in the USSR]. Moscow: Transzheldorizdat; 1954, 287 p.
17. *Pyatdesyat let v puti* [Fifty Years on the Road]. Kuibyshev; 1967, 232 p.
18. *Profsoyuzy SSSR: Dokumenty i materialy* [Trade Unions of the USSR: Documents and Materials]. Moscow: Profizdat; 1963, vol. 3, 749 p.
19. *Samara Regional State Archive of Social and Political History*. Fund 46, inventory 1, case 136.
20. *Samara Regional State Archive of Social and Political History*. Fund 560, inventory 3, case 74.
21. *Samara Regional State Archive of Social and Political History*. Fund 656, inventory 7, case 3.
22. *Samara Regional State Archive of Social and Political History*. Fund 656, inventory 32, case 60.
23. *Samara Regional State Archive of Social and Political History*. Fund 1259, inventory 2, case 852.
24. *Samara Regional State Archive of Social and Political History*. Fund 1259, inventory 6, case 252.
25. Spevachevskiy, G. Shli poezda k Pobede: [zheleznodorozhniki sumeli vyderzhat i odolet obemy perevozok voennogo vremeni] [Trains were heading for Victory: [railway workers managed to withstand and overcome the volume of wartime transportation]]. *Kuibyshev Zheleznodorozhnik* [Kuibyshev Railroad Worker]. 2009, no. 17 (8–14 May), p. 11.

26. *Transport Strany Sovetov: Itogi za 70 let i perspektivy razvitiya* [Transport of the Country of Soviets: Results for 70 Years and Development Prospects]. Moscow: Transport; 1987, 310 p.
27. Khachaturov, T. S. *Zheleznodorozhnyy transport SSSR* [Railway transport of the USSR]. Moscow: Transzheldorizdat; 1952, 264 p.
28. Khramkov, L. V. *Vo imya Pobedy: Deyatelnost mestnykh Sovetov Povolzhya v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1945)* [In the Name of Victory: Activities of Local Soviets of the Volga Region during the Great Patriotic War (1941–1945)]. Saratov: Saratov State University; 1978, 223 p.
29. *Central State Archives of the Samara Region*. Fund 214, inventory 4, case 56.
30. *Central State Archives of the Samara Region*. Fund 214, inventory 4, case 63.
31. *Central State Archives of the Samara Region*. Fund 214, inventory 13, case 37.
32. *Central State Archives of the Samara Region*. Fund 214, inventory 38, case 689.
33. *Central State Archives of the Samara Region*. Fund 214, inventory 38, case 739.
34. *Central State Archives of the Samara Region*. Fund 214, inventory 38, case 793.
35. *Central State Archives of the Samara Region*. Fund 214, inventory 38, case 812.
36. *Central State Archives of the Samara Region*. Fund 214, inventory 38, case 821.
37. *Central State Archives of the Samara Region*. Fund 2558, inventory 7, case 447.

***Информация об авторе***

***Шматов Е.Н. – кандидат исторических наук, доцент.***

***Information about the author***

***Shmatov E. N. – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor.***

***Статья поступила в редакцию 20.02.2026; одобрена после рецензирования 17.03.2026; принята к публикации 31.03.2026.***

***The article was submitted 20.02.2026; approved after reviewing 17.03.2026; accepted for publication 31.03.2026.***