УДК 94: (477.349)1944/1945 DOI: 10.5281/zenodo.22770444 EDN: JFOLCS

МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПОВЫШЕНИЮ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА НА ОРЕНБУРГСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ЗАВЕРШАЮЩИЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1944–1945 ГГ.)

© 2026 *В.С. Ешпанов*
Казахский университет технологии и бизнеса, г. Астана, Республика Казахстан

В статье рассматривается вклад железнодорожников в достижение победы Советского Союза в годы Великой Отечественной войны на завершающем этапе. Оценены инициативы Оренбургских железнодорожников по улучшению пропускной способности железнодорожного полотна, рациональной эксплуатации паровозов. Освещены этапы ремонтно-восстановительных работ. Раскрыты методы работы, связанные с жесткой дисциплиной, неукоснительных требований в выполнении намеченных задач. Приводятся объемы проделанных работ и выполненных задач, а также примеры трудовых подвигов железнодорожников. Доказано, что реализация этих задач была сопряжена с большими трудностями, связанными с процессами эвакуации, дефицитом профессиональной рабочей силы, в целом ограниченностью трудовых ресурсов. Сделан вывод о важной роли Оренбургских транспортников решивших военно-стратегические и народно-хозяйственные задачи, поставленные перед ними руководством страны.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, железнодорожный транспорт, Оренбургские железнодорожники, производительность труда, трудовые достижения.

Страницы военной истории всегда привлекали, и будут привлекать повышенное внимание не только политиков, аналитиков и ученых, но и всю мыслящую часть человечества. Пионерами изучения истории железнодорожной печати военного периода следует назвать следующих авторов: В.Н. Образцов [8], Т.С. Хачатуров [11], А.Г. Напорко [7], Н.А. Вознесенский [6], И.В. Ковалёв [13], С.Н. Новиков [4].

Железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной войны играл роль своего рода системы «кровеносных сосудов», надежно связывавших фронт с тылом [1, с. 76]. И одной из значимых магистралей было Оренбургское направление. Автор позиционирует железнодорожный транспорт как стратегическую систему, а Оренбургское направление выделяет как одну из ключевых артерий, связывавших глубокий тыл с передовой.

Целью работы в данной статье является комплексный анализ, исследование и обобщение исторических мероприятий, направленных на повышение производительности труда работников Оренбургской железной дороги в финальный период Великой Отечественной войны (1944–1945 гг.).

В 1943 году, инициативу соревнования на предприятиях транспорта среди рабочих и служащих Московского завода им. С. М. Кирова, поддержали многие железнодорожные магистрали СССР [2, с. 12]. В середине 1943 года, на железнодорожный транспорт стали возвращаться многие железнодорожники, которые еще недавно вместо гражданской профессии вели боевые действия против врага [3, с.26]. С приходом на свои рабочие места, план коллектива паровозного депо станции Оренбург был изменен на развитие творческой инициативы, лучшее использование производственных возможностей транспорта. На многих дорогах СССР, заметно активизировалось в конце 1943 года работа промывочного ремонта [4, с. 17]. К

примеру, только по станции Оренбург было выпущено 20 паровозов, за 20 дней октября. В цехах было прочитано 100 лекций, докладов и бесед на общественно-политические темы, налажен выпуск боевых листовок, стенных газет, рассказывающих о ходе предоктябрьского соревнования. Решением ВЦСПС и НКПС Оренбургское паровозное отделение и паровозное депо станции Актюбинск были признаны победителями социалистического соревнования в январе 1944 года с вручением переходящего Красного знамени Государственного Комитета Обороны. Коллектив станции Оренбург неустанно повторял следующие слова: «Весь коллектив клянется, что не пожалеет сил для того, чтобы паровозы Оренбургского депо в суровых условиях зимы безотказно работали и подвозили фронту все необходимое для быстрейшего разгрома ненавистного врага», – говорили передовики производства С.К. Халиков, Р.М. Панин, Д.Ю. Опоткин. День железнодорожника в годы войны на всех предприятиях транспорта, всегда отмечали трудовыми успехами и достижениями, что являлось обязательным условием показателя объема проделанных работ и выполненных задач [5, с. 76].

Неизмеримо повышалось значение передовых методов в работе вагонников. Большую экономию времени, средств и рабочей силы давал метод безо цепочного ремонта вагонов. В преддверии годовщины Октября рабочими Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги, работники вагонного участка собрали и отгрузили 1 500 тонны металлолома, что составило 200% плана. Кроме того, были перевыполнены программы среднегодового, текущего методов безо цепочного ремонта вагонов. Организаторами ударной работы стали мастера Н.Ф. Зинченко, П. В. Ларин, старшие осмотрщики вагонов смены № 1 Г.Н. Сошников, А.М. Сиденко, осмотрщики А.Н. Мельников, А.А. Тарасов, слесари А.Ф. Масленников, А.П. Новотный, П.Л. Осетринкин, столяр Ф.П. Мышелов.

Военная экономика – это система работы в режиме жесткого подчинения нуждам обороны. Которая ввела военное положение, организовало поток специальных эшелонов с боеприпасами, танками и продовольствием [6, с. 112]. Оренбургские транспортники внедряли режим военной экономики в ходе своих коллективных соревнований. К примеру, в Оренбургском вагонном участке было заключено 4 сменных, 9 цеховых, 22 бригадных и 241 индивидуальных договоров на участие в соревновании. Лучших показателей добились коллективы механического, столярного, инструментального, утильного цехов под руководством М.И. Гончаренко, выполнявшие задание на 100 %. В третьем квартале 1943 года пункт технического осмотра (ПТО) работники вагонного участка осмотрели 542 поезда. Лучших показателей добились осмотрщики вагонов 3-й смены мастер Н.Ф. Остапов, принявшие 190 вагонов. О динамике развития соревнования на железных дорогах СССР, можно судить по данным количества ее участников [7, с. 131]. Значительного числа добилась и Оренбургская магистраль. Так в 1944 году из 1320 служащих 620 были стахановцами и 578 ударниками, что составляло 80,8 % от общего числа. Смена старшего помощника станции Орск И. Г. Розанова отправляла 14 поездов, 11 расформировала поездов при норме 10. По-ударному, работала и смена диспетчера А.И.Тушева.

В период социалистического соревнования была проведена большая работа по утеплению паровозного депо станции Илецк, восстановлению масляного склада. Значительно улучшились работы цеха эксплуатации и ремонтных цехов. Так, производительность труда у многих механических цехов составила 110–115 %. В соревновании паровозных бригад лучшими были признаны экипажи К.П. Уварова и Д.М. Мельниченко. Они первыми в коллективе депо получили паспорта паровозов к работе в зиму. К началу 1944 года 15 из 26 старших машинистов депо получили такие

паспорта. Проведение предоктябрьского соревнования совпало с подготовкой к 25-й годовщине ВЛКСМ. Соревнование молодежи влилось в общий поток творческой инициативы советских железнодорожников [8, с. 22]. «Патриотизм каждого из нас, наша преданность Родине, большевистской партии одним – участием в войне, помощью фронту. Родина оставила нас в тылу, пусть же разит оружие, сработанное нашими руками», – это обращение было актуальным в то время Оренбургскими железнодорожниками. В октябрьские дни 1944 г. в Оренбурге было создано 7 комсомольско-молодежных коллективов, боровшихся за присвоение звания «фронтовой бригады».

Опыт работы комсомольско-молодежных смен широко пропагандировался на всех дорогах СССР, обкомом ВЛКСМ и ЦК ВЛКСМ [9, с.10]. Победителем соревнования в честь 25-й годовщины Ленинского комсомола стала комсомольско-молодежная смена пункта технического осмотра вагонного участка станции Оренбург, возглавляемая А.И. Астаховым. Смена перевыполнила производственные задания в 1,5 раза. В нерабочее время вагонники отремонтировали 20 вагонов, собрали 49 тонн металлолома. В составе смены была добровольческая восстановительная бригада из 18 человек, отработавшая на восстановлении 6 420 человеко-часов. Восстановительная бригада была награждена грамотой Оренбургского горкома ВКП(б). За отличную работу в октябре 1944 года, 8 молодых вагонников были отмечены благодарностями и премиями, среди них осмотрщики вагонов Г.А. Соколовский, А.И. Маслов, А.И. Щербина, слесари-автоматчики О.И. Шустов, В.Н. Оноприенко. Старший осмотрщик Ф.П. Обломков был награжден значком НКПС «отличный вагонник». Комсомольско-молодежная бригада из паровозного депо станции Кандагач Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги под руководством слесаря П.М. Баранова отработала 1 290 человеко-часов на восстановление механического цеха и кладовой депо. В честь 25-летия ВЛКСМ 9 комсомольцев паровозного депо станции Кандагач были отмечены благодарностями.

Война неумолимо оставила вопросы соблюдения строжайшего режима экономии. Необходимо было научиться беречь каждый килограмм металла, сырья, а также топливо, электроэнергию, бережливо относиться к инструменту [10, с. 3]. Все это являлось важнейшей задачей для партийных и комсомольских организаций. За проявленную инициативу и трудовой поступок ученику столяра станции Оренбург, Андрею Тимченко была объявлена благодарность с выдачей денежного вознаграждения в размере месячного оклада.

Значительным резервом пополнения кадров железнодорожников явилась молодежь, которая в 1944 году составляла до 23 % от общего числа всех работников транспорта. При активной помощи молодежных добровольческих бригад были проведены большие восстановительные работы на станции Акбулак Оренбургской железной дороги в вагонном участке, в дистанции пути, проведен ремонт электростанции, водоснабжения узла. Осенью 1944 года коллективы предприятий Оренбургского, Орского, Актюбинского, Челкарского железнодорожных узлов и ряда линейных станций приняли в свой состав отряд молодежи, сменившие на рабочих местах пожилых железнодорожников. Только Актюбинской дорожно-технической школой за короткий срок было подготовлено 123 молодых рабочих, 20 паровозных слесаря, 41 дежурных по станции, 32 кондукторов. В числе подготовленных к работе на транспорте было 90 женщин. По Челкарской дистанции Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги, на тяжелых сложных участках трудилось 19 подростков в возрасте 14–16 лет. Связав в 14–16 лет свою жизнь с железной дорогой,

большинство из этих ребят на долгие годы отдали транспорту свои силы, душу и сердце. Особенно это относится к детям войны, кто стал работать на транспорте, потеряв на фронте родителей. Это молодые рабочие электростанции В.О. Симонов, Л.И. Бондаренко, рабочий паровозного депо А.А. Сотников и другие. В этот период на железнодорожный транспорт приходили работать целыми семьями, среди них были и потомственные железнодорожники [11, с. 36].

15 ноября 1944 года за исключительные заслуги перед государством в деле успешного обеспечения перевозок и восстановления разрушенного хозяйства в тяжелых условиях военного времени. Следующим сотрудникам Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги, инженеру сигнализации и связи О.И. Рукову, поездному вагонному мастеру паровозной колонны № 4 Я.А. Алябьеву, машинисту паровозного депо, И.А. Комову было присвоено звание «Почетный железнодорожник». В 1944 году произошел перелом в работе железнодорожного транспорта. Преодолев трудности наиболее тяжелого 1942 года, Оренбургские железнодорожники оказались способными решить сложнейшие задачи восстановления разрушенного хозяйства.

И. В. Сталин в ноябре 1943 года отмечал «Самоотверженный труд советских людей в тылу войдет в историю наряду с героической борьбой Красной Армии как беспримерный подвиг в защите Родины. Большую роль в деле помощи фронту сыграл железнодорожный транспорт. И если, несмотря на трудности военного времени и недостаток топлива, нам все же удалось снабжать фронт всем необходимым, то в этом заслуга наших транспортных рабочих и служащих» [12, с. 127]. 1944 год был ознаменован решительным наступлением Красной Армии. Это новое наступление поставило перед Оренбургскими железнодорожниками сложные задачи снабжения фронта военной техникой, боеприпасами, продовольствием, снаряжением, людскими резервами при одновременном увеличении перевозок для оборонной промышленности и восстановления хозяйства освобожденных районов.

Железнодорожники тыла отвечали на победы Красной Армии развертыванием соревнования [13, с. 129]. К примеру, если за 25 дней декабря 1944 года машинистами депо станции Орск Оренбургской железной дороги было проведено 54 тяжеловесных поездов, то за 10 дней января 1944 года машинисты депо уже провели 43 тяжеловесных состава, дополнительно доставив к фронту 8430 тонн груза. В феврале 1944 года паровозные бригады сделали 7 кольцевых поездов, а в апреле уже 17. В январе 1944 года коллектив Актюбинского вагонного участка Оренбургской железной дороги выполнил план капитального ремонта вагонов на 101 % по среднему ремонту – на 107%, по годовому осмотру вагонов – на 110 %. Вагонному участку было вручено переходящее Красное знамя управления Оренбургской железной дороги.

За самоотверженную работу по восстановлению разрушенного хозяйства и обеспечение бесперебойного продвижения поездов к фронту приказом НКПС №102 от 17 марта 1944 года были награждены 24 Оренбургских железнодорожника. Из них 12 знаком «Почетному железнодорожнику», в том числе: начальник отделения движения З.И. Усатенко, начальник вагонного депо О.Н. Скрипников, начальники дистанций связи, заместители начальника станции Челкар С.И. Кононов, К.В. Григорьев. Более 10 железнодорожников были отмечены значками НКПС «Отличник движенец», «Отличник машинист», «Отличник связист», «Отличник путеец», в их числе дежурный по отделению Л.И. Сахарова, машинисты-инструкторы А.И. Неплюев, В.И. Рябых.

Больших производственных успехов добились Орские железнодорожники. В приказе руководителя паровозного отделения Н.Н. Болдырева отмечалось, что по

итогам февраля 1944 года по условиям соревнования, коллектив паровозного депо выполнил объем работы на 106 %. Впереди шли коллективы котельного, механического цеха и цеха промывки. Был произведен промывочный ремонт 68 паровозов, выдано под 33 паровоза. Коллектив депо отказался от помощи паровоза ремонтного поезда и раньше стал производить подъем очный ремонт локомотивов. Инициатива локомотивщиков способствовала достижению слаженной работы всех звеньев транспорта в условиях третьей военной зимы. Машинисты депо Орск и депо Оренбург возродили тяжеловесные составы. В предмайском соревновании, развернувшемся на Оренбургской железной дороге, использовался опыт передовиков, соревнование по профессиям, комплексное соревнование. На предприятиях Оренбургского узла развернулось движение за право записи личного рапорта в «Книгу производственных подарков матери-Родине». Коллектив паровозного депо Оренбург добился производственных показателей. Была увеличена среднетехническая скорость, на 1,5 км/час тридцати тяжеловесных составов, что позволило дополнительно перевести 5 140 тонн груза.

Борясь за создание фонда топлива, и поддерживая почин машинистов депо С.С. Разин, А.И. Коротков доказали, что по графику водить тяжеловесные поезда можно на любых углях. Паровозные бригады депо станции Орск сэкономили 3,4 месячного объема угля, осмотр паровозов под техническими операциями сократился на 15 минут, что давало возможность среднесуточному пробегу ускорить оборот локомотивов. Целые бригады депо прославилась трудовыми достижениями. Инициаторами соревнования были машинисты-инструкторы. 12 июня 1944 года машинисты А.А. Гайдуков, В.Н. Астуров, используя смесь низкосортного угля, провели на участке Оренбург – Актюбинск поезд с технической скоростью 25,7 км/час.

Летом 1944 года на железных дорогах СССР массово проводились фронтовые декадники [14, с. 88]. По Оренбургской железной дороге их проведение способствовало развитию соревнования, особенно по выполнению обязательств сменами и цехами в которое включилось 964 железнодорожника. Так, в паровозном депо промежуточный пробег паровоза был увеличен на 14 %, а экономия топлива на 18 %. В цехах развернулось соревнование за сокращение времени ремонта паровозов. Коллектив станции добился прироста поездов по графику, развернув соревнование за отправление поездов с нулевой на 114 %. Кроме того, был выполнен план ремонта линии связистами 3-й дистанции связи. Высокими производственными успехами встречали праздник и железнодорожники Илецкого депо. Машинистами было проведено 12 тяжеловесных поездов, увеличена техническая скорость на 1,9. На 4 часа сократился простой паровозов на промывке. Производительность труда паровозов возросла на 14 %. Первенство в соревновании удерживали бригады машинистов В.И. Андреева, А.Н. Уфимцева.

От Оренбургских железнодорожников не отставали Илецкие комсомольцы и молодежь. Электросварщик вагонного цеха станции Илецк В.В. Рябой отмечен значком «Отличник вагонник». На Илецком узле Оренбургской железной дороги на тот момент работал 51 ударник. В течение 1944 года предприятия Илецкого узла удерживали первенство в соревновании по Оренбургской железной дороге. В третьем квартале 1944 года на дорогах Южного Урала стали накапливаться существенные проблемы в работе. Частыми были случаи «обезличенной» езды на локомотивах, замедлялись обороты паровозов, уменьшилась их техническая скорость. В октябре 1944 года был издан приказ НКПС № 880/Ц «О мероприятиях по дальнейшему улучшению использования паровозов, их оборота и повышению технической скорости», который сыграл решающую

роль в работе паровозного парка в суровых зимних условиях. Этим приказом устанавливались технически обоснованные нормы оборота паровозов, за которые локомотивные бригады несли ответственность. На Оренбургской и Южно-Уральской железных дорогах техническая скорость устанавливалась в пределах 20 км/час.

Начальнику главного управления паровозного хозяйства Оренбургской железной дороги поручалось в ноябре 1944 года довести количество паровозов, следующих по обороту до 40%. Количество паровозов, работавших на кольцевых маршрутах, в депо дорог Южного Урала устанавливалось 15–18 % от всего эксплуатируемого парка. Для улучшения содержания паровозов в наиболее крупных депо организовывались внутри деповские колонны по 11 паровозов. Так в депо Оренбургской железной дороги их предстояло организовать 5, а на Южно-Уральской еще 6. Начальников колонн назначили приказом начальника управления дороги, освобождая от других обязанностей. Так приказом №59 от 30 ноября 1944 года в паровозном депо станции Орск были сформированы две колоны: в маневровом парке 7 паровозов во главе с помощником начальника депо по маневровой работе У.Н. Колбипиным.

30 декабря 1944 года нарком путей сообщения СССР И.В. Ковалев в приказе обязал начальников железных дорог СССР, паровозных служб и отделений организовать обучение локомотивом по методу Д.А. Коробкова. 23 декабря 1944 года газета «Правда» писала: «На транспорте все велики, все значительны, ибо от каждого отдельного работника зависит успех» [15, с. 60]. Многие железнодорожники в 1944–1945 годах, завоевали звание лучших на дорогах. Среди них машинист-инструктор Ф.Л. Введенский, машинист электростанции М.Л. Белый, участковый диспетчер О.Н. Пахомов.

Оренбургские железнодорожники знали имя участкового диспетчера К.Р. Осива, который предложил новый метод организации движения поездов. До войны это был двухпутный участок, перестроили его в 1943 году как однопутный, но оставили два пути в районе перегонов. Стало значительно меньше и станционных путей. А.Д. Тушенко организовал движение поездов так, чтобы однопутные перегоны не уменьшали пропускной способности участка. Сокращение поездов производили на двухпутных перегонах. Диспетчер наладил связь с машинистами при помощи записок, которые передавались им на ходу поезда. В этих записках диспетчер указывал, как проехать станцию, сколь минут надо нагнать на том или ином перегоне. Новый способ регулирования позволил увеличить участковую скорость поездов на 5 км/час, техническую скорость – на 2,2 км/ч. А.Д. Тушенко был награжден орденом «Знак Почета», знаком «Почетному железнодорожнику».

В мае 1945 года закончилась Великая Отечественная война, самая кровопролитная из всех войн, которую знала история человечества. «Великие жертвы, принесенные нашим народом во имя свободы и независимости нашей Родины, неисчислимые лишения и страдания народом в ходе войны, напряженный труд в тылу и на фронте, отданный на алтарь Отечества не прошли даром и увенчались полной победой над врагом» [16, с. 11].

Подводя итоги, отметим, что Оренбургские железнодорожники в годы войны провели колоссальную работу по перестройке транспортного хозяйства, по обеспечению воинских перевозок. Организовали укрепление железнодорожного транспорта в значительной мере способствовав введению в апреле 1943 года, военного положения на всех дорогах страны. Это позволило укрепить дисциплину работников, стимулировать соревнование, его эффективность и результативность. Слаженность эксплуатационной деятельности железных дорог СССР непосредственно зависело от

военных действий и бесперебойной работы промышленных предприятий, на завершающем этапе войны 1944–1945 гг. По Оренбургской железной дороге был выполнен огромный объем работ, что позволило своевременно обеспечивать перевозки как воинских, так и народнохозяйственных грузов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941-1945 гг. – М.: Наука, 1988. – 656 с.
2. Громов Н. Н. Советский транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945) / Н. Н. Громов, В. А. Персианов // Вестник транспорта. – 2005. – № 5. – С. 5-16.
3. Когатько Г. И. Героические совершения воинов-железнодорожников / Г. И. Когатько // Железнодорожный транспорт. – 2005. – № 4. – С. 23-29.
4. Новиков С.Н. Советские железнодорожники в Великой Отечественной войне / С. Новиков. – Москва: Госполитиздат, 1945. – 34 с.
5. Хобта А. В. День железнодорожника в годы войны / А. В. Хобта. // Железнодорожный транспорт. – 2020. – № 7. – С. 75-77.
6. Вознесенский Н. А. Военная экономика СССР в период Великой Отечественной войны / Н. А. Вознесенский. – Москва: Госполитиздат, 1948. – 192 с.
7. Напорко А. Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР / А. Г. Напорко. – Москва.: Трансжелдориздат, 1954. – 287 с.
8. Образцов В. Н. Советский железнодорожный транспорт в Отечественной войне / В. Н. Образцов. – Москва: Воениздат, 1945. – 48 с.
9. Космин В. В. На завершающем этапе Великой Отечественной войны / В. В. Космин. - // Путь и путевое хозяйство. – 2015. – № 5. – С. 9-10.
10. Макарцев М. К. Железнодорожники в Великой Отечественной войне / М. К. Макарцев // Транспортное строительство. – 2005.– № 5. – С. 2-4.
11. Хачатуров Т. С. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне / Т. С. Хачатуров. – Москва: Госполитиздат, 1943. – 47 с.
12. Сталин И. В. Сочинения. – Т. 15. – М.: «Писатель», (раздел «Доклад 6 ноября 1943 года»). 1997. – 248 с.
13. Яшин С. В. Железнодорожные перевозки в годы Великой Отечественной войны / С.В. Яшин // Вопросы истории. – 2004. – № 5. – С. 127 – 134
14. Ковалев И.В. Советский железнодорожный транспорт 1917-1947 / И. В. Ковалев. – Москва: Трансжелдориздат, 1947. – 112 с.
15. Вульфов А. Б. Героические страницы истории железных дорог/ А. Б. Вульфов. // Железнодорожный транспорт. – 2020. – № 5. – С.59-62.
16. Гром Н. П. Вклад железнодорожников в Великую Победу / Н.П. Гром. // Железнодорожный транспорт. – 2015.– № 4. – С. 4-11.

REFERENCES

1. Kumanev G.A. (1988) War and railway transport of the USSR 1941-1945. – M., Nauka. – 656 p. (In Russian).
2. Gromov N. N. (2005) Soviet transport in the Great Patriotic War (1941-1945) / N. N. Gromov, V. A. Persianov // Transport Bulletin. - No. 5. - P. 5-16. (In Russian).
3. Kogatko G. I. (2005) Heroic deeds of railway soldiers / G. I. Kogatko // Railway transport . - No. 4. - P. 23-29. (In Russian).
4. Novikov S.N. (1945) Soviet railway workers in the Great Patriotic War / S. Novikov. - Moscow: Gospolitizdat. - 34 p. (In Russian).
5. Khobta A. V. (2020) Railway Worker's Day during the War Years / A. V. Khobta. // Railway transport. - No. 7. - P. 75-77. (In Russian).
6. Voznesensky N. A. (1948) Military economy of the USSR during the Great Patriotic War / N. A. Voznesensky. - Moscow: Gospolitizdat. - 192 p. (In Russian).
7. Naporko A. G. (1954) Essays on the development of railway transport in the USSR /A. G. Naporko. - Moscow.: Transzheldorizdat. - 287 p. (In Russian).
8. Obraztsov V. N. (1945) Soviet railway transport in the Patriotic War / V. N. Obraztsov. - Moscow.: Voenizdat. - 48 p. (In Russian).

9. Kosmin V. V. (2015) At the final stage of the Great Patriotic War / V. V. Kosmin. - // Road and track facilities. - No. 5. - P. 9-10. (In Russian).
10. Makartsev M.K. (2005)Railway workers in the Great Patriotic War / M.K. Makartsev // Transport construction. - No. 5. - P. 2-4. (In Russian).
11. Khachaturov T. S. (1943) Railway transport in the Great Patriotic War / T. S. Khachaturov. - Moscow: Gospolitizdat. - 47 p. (In Russian).
12. Stalin I. V. (1997) Works. - Vol. 15. - M.: "Pisatel", (section "Report of November 6, 1943"). - 248 p. (In Russian).
13. Yashin, S. V. (2004) Railroad Transportation During the Great Patriotic War / S. V. Yashin // Questions of History. – No. 5. – Pp. 127–134. (In Russian).
14. Kovalev I.V. (1947) Soviet railway transport 1917-1947 / I. V. Kovalev. - Moscow: Transzheldorizdat. - 112 p. (In Russian).
15. Vulfov A. B. (2020) Heroic pages of the history of railways / A. B. Vulfov. - // Railway transport. - No. 5. - P. 59-62. (In Russian).
16. Grom N. P. (2015) The Contribution of Railway Workers to the Great Victory / N. P. Grom. // Railway Transport. - No. 4. - P. 4-11. (In Russian).

MEASURES TO IMPROVE LABOR PRODUCTIVITY ON THE ORENBURG RAILWAY DURING THE FINAL PERIOD OF THE GREAT PATRIOTIC WAR (1944–1945)

V. S. Yeshpanov

This article examines the contribution of railway workers to the Soviet Union's victory during the final stages of the Great Patriotic War. It evaluates the initiatives of Orenburg railway workers to improve track capacity and the efficient operation of steam locomotives. The stages of repair and restoration work are highlighted. The work methods associated with strict discipline and strict requirements for the fulfillment of assigned tasks are revealed. The volume of work performed and the tasks accomplished are presented, along with examples of the railway workers' labor achievements. It is demonstrated that the implementation of these tasks was fraught with significant difficulties associated with evacuation processes, a shortage of professional labor, and a generally limited labor force. It concludes that Orenburg transport workers played a vital role in solving the military-strategic and national economic tasks set before them by the country's leadership.

Key words: Great Patriotic War, railway transport, Orenburg railway workers, labor productivity, labor achievements.

Поступила в редакцию 22.05.2026 г.

Ешпанов Владимир Сарсембаевич
доктор исторических наук, профессор,
Казахский университет технологии и бизнеса,
г. Астана, Республика Казахстан.
E-mail: ws-282@mail.ru
ORCID: 0000-0002-2400-639X

Yeshpanov Vladimir Sarsembayevich
PhD (doctor of history), professor,
Kazakh University of Technology and Business
Astana, Republic of Kazakhstan.
E- mail: ws-282@mail.ru