



DOI: 10.15688/jvolsu4.2015.4.10

УДК 94(470)«1941/1945»:656.025.2

ББК 63.3(2)622-2

ДОРОГА В ЭВАКУАЦИЮ: ОПЫТ РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НАСЕЛЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Марина Николаевна Потемкина

Доктор исторических наук, профессор,
заведующая кафедрой всеобщей истории,
Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова
mpotemkina@mail.ru
просп. Ленина, 38, 455000 г. Магнитогорск, Российская Федерация

Аннотация. Статья посвящена роли железнодорожного транспорта в перемещении людей из прифронтовой зоны в советский тыл в годы Великой Отечественной войны. Подробно проанализированы проблемы организации железнодорожных перевозок, медико-санитарного состояния эшелонов, питания людей, обустройства быта в пути, психологического состояния эвакуированных.

Факторами, осложнившими эвакуацию, были отсутствие планов эвакуации населения на случай войны, незаконченность модернизации железнодорожного транспорта, разрушение транспортных коммуникаций противником, большая численность потока беженцев. Условия перевозки дифференцировались в зависимости от времени и обстоятельств эвакуации, а также от места в социальной иерархии.

В обстановке прифронтового хаоса государство пыталось применять организационные и репрессивные методы для управления массовым бегством населения. В процессе перемещения людей формировалась альтернативная реальность со своими правилами и законами, которая меняла представления людей о нравственных и материальных ценностях, приоритетными стали задачи выживания, требующие от индивида самостоятельности и действий на грани его адаптивных возможностей.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, эвакуация, беженцы, железнодорожный транспорт, эвакуационный пункт.

Эвакуация населения в годы Великой Отечественной войны – это перемещение людей из регионов, угрожаемых оккупацией противника, в безопасные территории СССР. Основным средством массовой эвакуации стал железнодорожный транспорт, на долю которого в годы войны приходилось 80 % суммарного грузооборота [6, с. 721]. Цель нашей статьи: проанализировать транспортные проблемы в процессе эвакуации в условиях военного социума.

Методологическую основу составили теоретические положения истории повседневности. Источниковую основу нашего исследования составили опубликованные и архивные документы, личные дневники, письма, мемуары, собранные и опубликованные тексты интервью с людьми, пережившими эвакуацию. Анализируя воспоминания, записанные много лет спустя, необходимо учитывать не только их субъективный характер, но и психологические особенности запоминания и вспоминания.

В первую очередь человек запоминает то, что эмоционально окрашено, поэтому, как правило, детальные описания касаются событий дороги в эвакуацию, меньше рассказов о жизни в тылу и реэвакуации.

Советские историки, изучая эвакуацию периода Второй мировой войны, основное внимание сосредоточили на анализе эвакуационного механизма, количественных и качественных результатах перевода в тыл промышленного оборудования и населения. Разные точки зрения на функционирование железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны представили Г.А. Куманев [27], Ю.Л. Дьяков [17]. Среди зарубежных ученых внимания заслуживает попытка реконструирования мира советских железных дорог Юлиане Фюрст [43].

Тема эвакуации населения в годы Великой Отечественной войны достаточно разработана, но преимущественно на региональном уровне [2; 4; 20; 22; 28; 39]. Имеется целый ряд исследований о повседневной жизни советских людей в условиях социальных трансформаций советского периода, но их авторы, как правило, не выделяют беженцев в отдельную группу [19; 24].

В целом можно констатировать, что в заявленном аспекте тема не являлась предметом специального исследования.

Великая Отечественная война стала для нашего народа общенациональной катастрофой. Стремительное наступление немецких войск вызвало необходимость скорейшей эвакуации мирного населения в восточные регионы страны. С одной стороны, огромная по протяженности территория СССР стала спасением для тысяч советских людей, позволив им сохранить свои жизни, эвакуировавшись в районы глубокого тыла. С другой стороны, чтобы преодолеть тысячи километров пути, люди неделями находились в дороге, погибая от бомбежек, холода, голода и болезней. К началу Великой Отечественной войны модернизация и техническое перевооружение железнодорожного транспорта не были завершены по причинам недостаточного финансирования, дефицита квалифицированных кадров, организационных просчетов и межведомственной рассогласованности [30, с. 103–107]. Военские графики движения были разработаны и

внедрены в 1938 г., в условиях начавшейся войны не отвечали велениям времени. Если в случае развязывания агрессором войны перевозки боевой техники и воинских частей планировались, то эвакуация даже не предполагалась. С началом военных действий, для того чтобы справиться с многократно возросшим потоком грузоперевозок, на железнодорожном транспорте был введен военный параллельный график движения поездов. В соответствии с ним все поезда – грузовые и пассажирские – должны были иметь одинаковый вес, следовать с одинаковыми скоростями, запрещались отцепка вагонов на станциях и обгон одних поездов другими. Эти меры должны были упростить процедуру формирования составов, минимизировать простои на станциях, уменьшить маневровую работу, ускорить продвижение поездов и в конечном счете оптимизировать использование железнодорожной сети прифронтовой и тыловой территории СССР [21, с. 45]. Теоретически это было рациональным решением, но практически оно было невыполнимым. В частности, постоянно издавались многочисленные приказы о преимуществе в продвижении тех или иных эшелонов, и начальники железнодорожных станций и местные органы власти вынуждены были «на свой страх и риск» принимать решения об очередности движения эшелонов. От этих решений зачастую зависели жизни людей.

Пик эвакуационных перевозок пришелся на июль-август 1941 года. Понимая огромную значимость транспортных коммуникаций СССР для успешного ведения военных действий, противник попытался максимально разрушить мосты, дороги, подвижной железнодорожный состав. Немецкая авиация круглосуточно бомбила транспортные коммуникации СССР. За годы войны вражеская авиация совершила около 20 тыс. налетов на железные дороги, было сброшено свыше 243 тыс. фугасных, осколочных и более 120 тыс. зажигательных бомб [6, с. 268]. Это приводило к большим разрушениям и к необходимости продвижения эшелонов под огнем противника. Практически все выжившие эвакуированные в своих воспоминаниях очень эмоционально, в мельчайших деталях воспроизводят свои ощущения от фашистских бомбардировок:

«Ранее вышедший эшелон из Днепропетровска был обстрелян фашистами. Наш эшелон подобрал оставшихся в живых, все вокруг горело, люди стонали от ран» [43, с. 42].

В воспоминаниях запечатлены звук падающих снарядов, кровь и крики людей, вид свастики на самолетах, лица фашистских летчиков:

«До сих пор в моих глазах стоит атакующий на низкой высоте немецкий самолет, разрисованный экзотическими животными, с пиковыми тузами на фюзеляже. Помню, кажется, и лицо того летчика, поливающего свинцовым огнем огородные межи, в которые, закрыв головы руками, попадали люди» [48, с. 12–13].

Как правило, сначала во время бомбежек эшелон останавливался, люди выскакивали из вагонов и пытались прятаться, но налеты происходили так часто, что через несколько дней пути состав уже не останавливался при звуках гудящих в небе самолетов.

Руководство страны в служебной переписке, не имея возможности оказания реальной помощи начальникам железных дорог, апеллировало к личным качествам людей. В телеграмме из Киева медленная погрузка людей в эшелоны объяснялась воздушными налетами противника. Ответ наркома путей сообщения Л.М. Кагановича был жестким: «На то он и противник, чтобы обстреливать, но через обстрел можно попробовать прорваться, особенно если пустить бронепоезд. Видимо, не хватает еще у нас смелых людей» [40, л. 79]. Разъяснений о том, где взять бронепоезд, в переписке не содержалось. Судя по масштабам перевозок, недостатка в смелых людях не было. Машинисты сами разработали правила вождения эшелонов под обстрелом противника уже в ходе войны.

Люди, получившие указание или разрешение на эвакуацию, получали эвакуационные справки и должны были с вещами явиться на железнодорожную станцию к указанному времени. Сюда же скапливались беженцы, идущие большей частью пешком, иногда на подводах или автотранспорте из прифронтовой зоны. Для предотвращения массовой паники и беспорядков, для обеспечения продвижения этого многотысячного миграционного потока, на узловых железнодорожных станциях уже в первые дни войны были организованы эвакуационные пункты.

Деятельность эвакуационных пунктов определялась «Положением об эвакуационном пункте», принятом Политбюро ЦК ВКП (б) 5 июля 1941 года. Эвакуационные пункты должны были стать учреждениями для приема, обслуживания и размещения или дальнейшего продвижения в тыл раненых бойцов, промышленных предприятий и учреждений, объектов культурного наследия, гражданского населения [35, л. 28]. По своему назначению эвакуационные пункты подразделялись на выходные (в прифронтовой полосе), транзитные и принимающие (в тыловых районах). При всех своих недостатках эвакуационные пункты становились многофункциональными объектами, выполнявшими ключевую роль в эвакуационном механизме в годы войны. Любая проблема, возникавшая в связи с непрерывным потоком прибывавших людей, ложилась на плечи начальника эвакуационного пункта и его немногочисленного штата сотрудников, а также добровольцев-помощников: обеспечение хлебом, кипятком, горячими обедами и отоваривание рейсовых карточек, дезинфекция зданий эвакуационных пунктов и проходящих эшелонов, оказание медицинской помощи нуждающимся, снятие трупов, регистрация и расселение прибывших, продажа билетов и т. п. Поскольку на качество этой работы влияли как объективные, так и субъективные факторы, постольку разнообразна палитра воспоминаний эвакуированных, проезжавших через эти эвакуационные пункты.

Даже имея на руках все необходимые документы, разрешавшие отъезд, осуществить посадку в вагоны было непростой задачей. Погрузка людей и грузов часто производилась на непригодных для этого станциях.

Желающих уехать было гораздо больше, чем мест. Для обеспечения себе места в вагоне беженцы прибегали к неофициальным поведенческим стратегиям, начиная от применения силы и заканчивая подкупом железнодорожных служащих:

«Потом в вагон начали взбираться новые люди (польские евреи), а проводница не хотела их впускать, а они, бедные, с отмерзшими руками и отмерзшими ногами. Но они дали проводнице денег, и она ихпустила» [1, с. 116].

Перевозки населения осуществлялись «в пассажирских (пульмановских) вагонах, в то-

варных вагонах (теплушках), а иногда даже и на платформах» [29, с. 372–373]. Н.С. Патоличев вспоминал:

«Случалось, что в открытых полувагонах или на платформах ехали люди. Здесь же станки и материалы, кое-что из вещей эвакуированных. При более благоприятной обстановке, 2–3 крытых вагона выделялись для женщин с детьми. Вместо 36 человек в них набивалось 80–100» [36, с. 216].

Привилегированное положение партийной и государственной номенклатуры проявлялось в условиях эвакуации особенно ярко:

«На пятой линии стоял поезд, в составе свыше 50 вагонов еще без паровоза, а на первой линии – другой, малый поезд в составе только шести пассажирских вагонов, одного товарного и паровоза под паром. В большой поезд пускали всех желающих уехать, и он был битком набит, а в малый поезд могли попасть только начальствующие лица и туда пускали по специальным пропускам». Такая ситуация наблюдалась в первый день войны в г. Вильно Литовской ССР [38, с. 151–152].

Жизнь «на колесах» продолжалась, как правило, от нескольких суток до нескольких недель. Скорость движения эшелонов была очень низкой. Официально установленная в 500–600 км в сутки, реально зафиксированная в документах за ноябрь 1941 г. составляла от 180 до 200 км в сутки [9, л. 77]. Средняя скорость движения поездов с эвакуированными на Пермской железной дороге в апреле 1942 г. составляла 173 км [37, л. 6]. Поскольку процент двухпутных линий в среднем по стране составлял 29,5 % от эксплуатационной сети, то приходилось регулировать встречные потоки. Как правило, приоритетно первыми пропускали воинские эшелоны, составы с ранеными, а только потом с эвакуированными. Работавший в годы войны машинистом А.И. Жаринов вспоминал, что поезда шли трамвайным порядком – в хвост друг другу:

«Тащишься, как улитка, а впереди, метрах в двух-трех от твоего локомотива, мерцают огни последнего вагона впереди идущего поезда» [25, с. 449].

Локомотивов не хватало, иногда вагоны тащили «кукушки» (маленькие маневровые паровозики). На больших уклонах они не вы-

тягивали, тогда все пассажиры выходили и шли вдоль поезда, пока дорога не становилась ровной [48, с. 14].

В силу вышеуказанных причин многочисловые простые эшелонов с едущими в эвакуацию людьми были обыденным явлением. Иногда, в обстановке суматохи и неразберихи, про отдельные вагоны с пассажирами просто забывали. Так, четыре дня простоял на станции Свердловск забытый всеми вагон с детьми в количестве 151 человека. Печальной была участь Ново-Горнского дома инвалидов, эвакуированного из Калининской области. Зимой 1941 г. начальники станций отказывались принимать дом инвалидов и переадресовывали вагон с людьми друг другу. Не выдержав тяжелой дороги, от истощения и болезни умерло 22 человека из 76 отправленных [12, л. 21; 13, л. 34]. В отчете начальника Свердловского эвакуационного пункта за период с декабря 1941 г. по март 1942 г. указано, что на Свердловском узле в среднем вагоны стоят 6 часов [8, л. 211].

В экстремальных условиях войны нарастали всеобщая неразбериха и паралич действий органов власти. Для восстановления государственного контроля за миграционными потоками власть использовала меры как репрессивно-дисциплинарного, так и организационно-экономического характера. Так, в июле 1941 г. во всех проявлениях транспортного хаоса был обвинен начальник Управления военных сообщений Красной армии генерал-лейтенант Н.И. Трубецкой (арестован по обвинению в измене Родине, расстрелян в феврале 1942 г.). Вместе с тем была произведена организационная перестройка: к перевозкам подключили органы Управления военных сообщений и железнодорожные войска, все виды транспорта переведены на военное положение [21, с. 92]. Основным методом решения проблемы вновь стандартно стало ужесточение персональной ответственности: на крупные железнодорожные узлы направлены уполномоченные; выделена специальная ставка заместителя начальника дороги, отвечающего за продвижение эвакуационных эшелонов. В феврале 1942 г. был создан Транспортный комитет для координации работы различных видов транспорта и руководства их материально-техническим снабжением.

«Государственная машина, приводящая в движение множество деталей огромного механизма, на большой скорости вдруг начала буксовать, останавливаться, тормозить и, наконец, остановилась совсем. Люди оказались предоставлены сами себе. Они должны были не только сами организовывать свою жизнь, искать кусок хлеба, но и сами ориентироваться в происходящем. Это давало им чувство страха, и острое чувство свободы» [14, с. 6]. Формировалась другая социальная реальность, в которой результат определялся не буквой закона, должностной инструкцией или предписанным поведенческим кодом, а правом сильного и наглого, с одной стороны, и понятиями человечности, справедливости и коллективизма – с другой. В каждом конкретном случае исход происшедшего зависел от субъективного фактора, от реального соотношения сил «между добром и злом», от готовности человека занять активную позицию и бороться за свою жизнь.

Пассажиры поездов иногда брали на себя управленческие функции, подменяя властные государственные структуры. Прибывший в Челябинск 16 августа 1941 г. поезд с эвакуированными (27 вагонов), направлявшийся в Новосибирск, был без объяснения причин переадресован в Свердловск. Люди, узнав об этом, выгрузились из вагонов и, применив методы убеждения и принуждения, заставили руководство станции отправить их по первоначальному назначению [32, л. 71].

Поскольку путь в эвакуации занимал от нескольких суток до нескольких недель, то важное значение для выживания имело удовлетворение витальных потребностей людей. Чтобы получить в пути какое-то питание, необходимо было иметь эвакуационные справки с обозначенным маршрутом следования. По этим справкам можно было получить рейсовую карточку, отоваривание которой должно было осуществляться на эвакуационных пунктах. Перед отправкой было положено получить продуктовый паек на 10 дней. Реалии сильно отличались от установленных порядков. Кого-то действительно кормили на станциях по пути следования. Кто-то получал питание от случая к случаю. Качество еды также оставило драматические воспоминания:

«Кормление только раз в сутки и то не всегда и в самые разнообразные часы – 2, 3, 4 часа ночи, рано утром... Часто еда была прокисшей – отсюда огромная заболеваемость. Понос свирепствовал зверски, и на остановках шла обычная картина: из вагонов высыпал ряд женщин и мужчин, не считаясь ни с чем, садился, как попало, иногда с кровью, и как можно скорее взбирался обратно в вагон... Так двигался эшелон, роняя трупы, оставляя людей на дороге, отрывая мать от ребенка...» [23, с. 145].

Но были и такие обстоятельства, при которых человек должен был заботиться о себе сам. Воспоминания рабочего Кировского завода В. Гусева демонстрируют именно такой вариант самообеспечения продовольствием:

«Наш эшелон двигался до Челябинска 29 суток. Мы больше стояли, чем ехали. Морозы все усиливались. Скоро продовольствие кончилось и, когда поезд стоял, мы разбредались в поисках еды порой за 5–7 километров от железной дороги» [15, с. 141–142].

Разрушался размеренный ритм жизни, не было больше завтраков, обедов и ужинов. Под монотонный стук колес вырабатывались стратегии выживания, основанные на активном самосохранении.

Одним из осложнений, с которыми столкнулись люди, ехавшие в эвакуацию, стала опасность инфекционных заболеваний. Вокзалы, пристани и эшелоны как места скопления большого количества людей были наиболее уязвимы в медико-санитарном отношении. Только после начала войны были разработаны нормативные документы, регламентирующие медико-санитарное обслуживание беженцев из прифронтовой полосы. Повсеместно были организованы бани, прачечные, кипяильники, дезокамеры, санпропускники. На вокзалах стремились воинский контингент отделять от гражданского населения, проводить паспортизацию эвакуационных эшелонов.

Сводки о количестве снятых с поездов инфекционных больных и об уровне смертности эпидемиологи или санитарные инспекторы должны были подавать в Государственный Комитет Обороны ежедневно из всех городов и районов тыловой зоны [18, с. 575]. До сих пор не представляется возможным осуществить подсчет погибших в ходе эвакуационных передвижений людей. Оперативные до-

несения начальников эшелонов и эвакуационных пунктов о трупах, снятых с поездов, остаются в секретных фондах архивов, но и они, скорее всего, носят отрывочный характер. Приблизительную картину позволяют восстановить локальные архивные документы. Масштабы трагедии можно себе представить, экстраполировав локальные данные по Свердловскому эвакуационному пункту на всю страну. В 1942 г. с эвакуационного пункта в больницы города отправлены 915 больных с диагнозами: дизентерия, корь, сыпной и брюшной тиф, дифтерия, ветрянка, коклюш, склероз, краснуха. Снято с эшелонов 83 трупа, в здании эвакуационного пункта произошло 28 смертельных случаев [10, л. 100–101].

Эвакуируясь в летний период, нередко в спешке и под бомбежками, люди не могли взять с собой теплые вещи. Никто не предполагал, что эвакуация продлится не несколько дней, а долгие месяцы и годы. Кому-то пришлось пережить двойную эвакуацию, кто-то был вынужден обменять теплую одежду и обувь на продукты питания, чтобы выжить. В феврале 1942 г. из блокадного Ленинграда было эвакуировано ремесленное училище № 31 с 301 воспитанником. Товарные вагоны не были оборудованы и снабжены топливом. За долгую зимнюю дорогу в уральский городок Каменск 49 ребят умерло от обморожений и болезней, на разных станциях было снято с эшелона и госпитализировано 69 подростков [33, л. 810].

Иногда от замерзания и гибели в пути в суровые зимние месяцы спасали не власти, а простое человеческое благородство. В условиях нехватки вагонов семья Юзефович со многими другими отправилась в январе 1942 г. в эвакуацию из Сталинграда на открытых платформах (таких, на которых обычно перевозили песок и щебень).

«И вот утром наш эшелон занял путь на станции Пенза. Рядом с нами стоял другой эшелон, но это были настоящие теплушки, из труб которых струилось благодатное тепло. То был воинский эшелон с солдатами-сибиряками, шедший в сторону фронта. В полной тишине стояли эти два состава. Вдруг солдаты увидели, что сугробы на открытых платформах “живые”, и что это женщины и дети». Солдаты потребовали от начальника станции заменить платформы на вагоны. Но власть была бессильна. И здесь вступила в силу альтернативная

реальность с ее нормами поведения: бойцы приняли решение поменяться с эвакуированными составами. «Нас перевели в теплушки, а они, с вещмешками и винтовками между ног, расселись на наших скамейках на платформах. Их поезд двинулся раньше нашего. Женщины плакали, ребятишки махали руками, а те... отправились навстречу своей судьбе – кто к славе, а кто – к смерти» [48, с. 14].

Эшелоны двигались по определенному маршруту. Пункты назначения эвакуации, как правило, определялись строго централизованно. Но чаще всего это была всего лишь иллюзия порядка. Линия фронта стремительно откатывалась на восток, в пути эшелоны меняли маршрут, на переполненных станциях назначения отказывались принимать вагоны к разгрузке и переадресовывали их в другие города. Известны случаи, когда в эвакуационном удостоверении в графе «направление» было просто написано: «вглубь страны». В пути из-за простоев, переадресаций эшелонов, в непригодных для перевозки людей вагонах, иногда без горячей пищи и медицинской помощи умирали люди.

В экстремальных условиях массовых миграций серьезной санитарной и нравственной проблемой стало захоронение людей, умерших по дороге в эвакуацию. Как правило, трупы снимали с поездов на станциях при обходе эшелонов, и железнодорожная прокуратура составляла акты [7, л. 95]. В глубокой печали, тем не менее, люди вынуждены были ехать дальше, оставив труп умершего родственника. А далее необходимо было решить вопрос о финансовой и практической стороне осуществления процедуры захоронения. Нередко межведомственные споры по этому вопросу приводили к тому, что тела умерших лежали днями и неделями [9, л. 88]. Коммунальные службы некоторых железнодорожных станций производили захоронение трупов в братские могилы [31, л. 286].

Поскольку, по разным причинам, эшелоны теряли в пути часть эвакуированных, возникала проблема отправки оставших от эшелонов [44, л. 60]. Масштабы оставших от поезда людей можно оценить с помощью данных, например, Челябинского эвакуационного пункта: за период с января по апрель 1942 г. таковых было 15 % от общего количества пассажиров, следовавших через станцию [35, л. 40].

На долгие дни, а то и недели пространство вагона становилось для едущих в эвакуацию временным жилищем. Под стук колес в тесноте и холоде люди пытались социально освоить эту временную коммунальную площадь:

«С трудом, частью с руганью, частью с просьбами, но зачихнул свою корзину и подушку на верхнюю полку, у двери поставил стоймя чемодан и кое-как на него уселся. Слава Богу, хоть кое-как, хоть от двери и дует, но все же – в поезде, а значит уеду» [26, с. 263].

Узлы с вещами и верхняя одежда служили постелью, чемоданы превращались в столы и стулья, пустые жестянки использовались вместо посуды. Люди привыкали жить в полной неопределенности, заботясь прежде всего об удовлетворении первичных потребностей:

«В вагоне было тесно и темно, днем душно, ночью холодно. Наши места были на втором уровне нар (кажется, их было три). Слезать мне было неудобно, особенно ночью, когда приходилось “идти на горшок”, то есть к стоявшему у дверей ведру» [46, с. 103].

Отхожее место иногда представляло собой просто проломанную дырку в дощатом полу вагона, зачастую ничем не отгороженную от остального пространства. Это порождало проблему преодоления стыда.

Жизненный мир теплушки менял представления людей о нравственных и материальных ценностях:

«Помню, была остановка в Минске. Беженцы помчались за водой на вокзал, но мы не захватили с собой никакой посуды, а дети просили пить... И тут я увидела у одной женщины солдатский котелок... Та согласилась обменять его на мой жакет. Я отдала его ей, схватила котелок, побежала за водой и еле успела на поезд...» [5, с. 5].

В мирной жизни на стоимость жакета можно было купить десяток котелков, но в экстремальных условиях бегства необходимо было сделать выбор между потребностью тепла и потребностью утоления жажды.

Психологически ситуация эвакуации влияла на человека двояко: с одной стороны, она требовала от индивида усилий, которые находились на границе его адаптивных возможностей или даже превосходили имеющиеся у него

резервы; с другой стороны, именно высокая интенсивность ощущения опасности для него и близких ему людей заставляла преодолевать возникающие трудности. Детские воспоминания о жизни в «теплушке», в отличие от взрослых, демонстрируют большую отрывочность, стирание временных и пространственных рамок, сенсорность.

Дети, которые ехали в эвакуацию с родителями, вспоминают, что доминирующей эмоцией был страх потеряться. Наверное, детская память отличается большой избирательностью: в памяти картинками остаются эмоционально яркие, положительно или отрицательно окрашенные эпизоды.

Проезжая незнакомые города и поселки, важным для выживания был выбор места конечного пункта эвакуации. Сотрудники, ехавшие в эвакуацию с промышленным предприятием или учреждением, не имели возможности выбора места пребывания. Самовольные высадки расценивались как дезертирство и карались по законам военного времени. Часть беженцев предпринимала попытки выбора места высадки. Они пересаживались с поезда на поезд, демонстрируя чудеса изобретательности. Мотивация самостоятельных стихийных миграций эвакуированных была различной: стремление переехать к родственникам, необходимость вторичной эвакуации летом 1942 г. из-за приближения линии фронта; боязнь замерзнуть в суровом уральском и сибирском климате (многие эвакуировались летом, не имея теплой одежды и обуви), повышение цен на сельскохозяйственные продукты на рынках городов и т. д. [34, л. 42, 51]. А вот у многих беженцев была иллюзия, что тепло, сытно, гостеприимно в советской Средней Азии. Урал, а тем более Сибирь страшили своим суровым климатом и угрюмыми жителями. В итоге прибывших в Среднюю Азию в огромном количестве беженцев невозможно было обеспечить ни продовольствием, ни работой. Неустроенность быта и жаркий климат способствовали распространению дизентерии и других болезней. Все это привело к массовому голоду, унесшему жизни многих, которым удалось убежать от нацистского уничтожения [47].

По прибытии на станцию людям предстояли регистрация, санобработка, прививки

и расселение. Горкомхоз или заводы представляли транспорт для перевозки эвакуированных и их вещей в пункт-распределитель. Первоначально предполагалось, что люди не будут задерживаться на эвакуационных пунктах в течение продолжительного времени. Но многим беженцам приходилось проводить на железнодорожных станциях по еще несколько томительных дней или даже недель [11, л. 1]. Задержки зависели как от руководства эвакуационного пункта, так и от желания самих пассажиров. Среди временно живущих на эвакуационном пункте можно было встретить ожидающих комплектования эшелона, больных, беременных, матерей, чьи дети находились в больнице [3, с. 281]. Неделями и месяцами прятались в толпе людей на эвакуационных пунктах дезертиры и лица, уклоняющиеся от военной службы [9, л. 97]. Массовое скопление беженцев, прибывших из прифронтовой полосы, представляло определенную угрозу безопасности тыловым районам страны. В связи с этим органы НКВД производили проверки эшелонов и эвакуационных пунктов. Целью было выявление лиц, подлежащих призыву, дезертиров, лиц, подлежащих передаче на предприятия, преступного элемента, изъятие оружия и т. д. [45, л. 38].

Следует учитывать, что, хотя основную тяжесть эвакуационных перевозок приняли на себя железные дороги, использовались и другие виды транспорта: речной флот [21, с. 480], самолеты [41, с. 383], автотранспорт, гужевой транспорт... Часть беженцев шла пешком сотни километров [16, с. 145–148].

Таким образом, факторами, осложнившими эвакуацию, были отсутствие планов эвакуации населения на случай войны, незаконченность модернизации железнодорожного транспорта, разрушение транспортных коммуникаций противником, большая численность потока беженцев. Условия перевозки дифференцировались в зависимости от времени и обстоятельств эвакуации, а также от места в социальной иерархии. В обстановке прифронтового хаоса государство пыталось применять организационные и репрессивные методы для управления массовым бегством населения. В процессе перемещения людей формировалась альтернативная реальность со своими правилами и законами, которая меняла представления людей о нравственных и материальных ценностях. Приори-

тетными стали задачи выживания, требующие от индивида самостоятельности и действий на грани его адаптивных возможностей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аксельрод, Е. Казахстанская пурга / Е. Аксельрод // Эвакуация. Воспоминания о детстве, опалено огнем катастрофы. СССР. 1941–1945. – Иерусалим, 2009.
2. Аннакурбанов, А. Компартия Туркменистана – организатор помощи эвакуированному населению и инвалидам в годы Великой Отечественной войны / А. Аннакурбанов. – Ашхабад, 1984. – 92 с.
3. Башкирия в годы Великой Отечественной войны. Документы и материалы. – Уфа : КИТАП, 1995. – 542 с.
4. Белоносов, И. И. Эвакуация населения из прифронтовой зоны в 1941–1942 гг. / И. И. Белоносов // Эшелоны идут на Восток. – М., 1966.
5. Вайнер, Ц. Вспоминать не хочется / Ц. Вайнер // Эвакуация. Воспоминания о детстве, опалено огнем катастрофы. СССР. 1941–1945. – Иерусалим, 2009.
6. Великая Отечественная война 1941–1945. Энциклопедия / гл. ред. М. М. Козлов. – М. : Сов. энцикл., 1985. – 832 с.
7. Государственный архив Пермской области (ГАПО). – Ф. 1198. – Оп. 2. – Д. 8.
8. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). – Ф. 327. – Оп. 2. – Д. 33.
9. ГАРФ. – Ф. 327. – Оп. 2. – Д. 44.
10. ГАРФ. – Ф. 327. – Оп. 2. – Д. 367.
11. Государственный архив Свердловской области (ГАСО). – Ф. 540р. – Оп. 1. – Д. 105.
12. ГАСО. – Ф. 540р. – Оп. 1. – Д. 106.
13. ГАСО. – Ф. 2508р. – Оп. 1. – Д. 23.
14. Громова, Н. А. Все в чужое глядят окно / Н. А. Громова. – М. : Совершенно секретно, 2002. – 288 с.
15. Гусев, В. Как Кировцы делали танки в Челябинске / В. Гусев // Знамя. – 1974. – № 8. – С. 141–142.
16. Дворсова, Л. Г. В годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. / Л. Г. Дворсова // Бессмертный подвиг народа. – Пермь, 2000. – С. 145–148.
17. Дьяков, Ю. Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941–1945 гг. / Ю. Л. Дьяков. – М. : Изд. центр Ин-та рос. истории, 1997. – 416 с.
18. Здравоохранение в годы Великой Отечественной войны 1941–1945. Сборник документов и материалов. – М., 1977. – 575 с.
19. Зинич, М. С. Будни военного лихолетья / М. С. Зинич. – М. : РАН, 1994. – 144 с.
20. Карпенко, И. Социальная поддержка эвакуантов (ленинградский опыт 1940-х гг.) / И. Карпенко // Советская социальная политика: сцены и

действующие лица, 1940–1985 / под ред. Е. Ярской-Смирновой, П. Романова. – М. : Вариант : ЦСПГИ, 2008. – С. 83–95.

21. Ковалев, И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.) / И. В. Ковалев. – М. : Наука, 1981. – 480 с.

22. Ковальчук, В. М. Эвакуация населения Ленинграда летом 1941 г. / В. М. Ковальчук // Отечественная история. – 2000. – № 3. – С. 15–25.

23. Кожурин, В. С. Народ и власть. (1941–1945 гг. Новые документы) / В. С. Кожурин. – М. : РАГС, 1995. – 145 с.

24. Кринко, Е. Ф. Повседневный мир советского человека 1920–1940-х гг.: жизнь в условиях социальных трансформаций / Е. Ф. Кринко, И. Г. Тажиудинова, Т. П. Хлынина. – Ростов н/Д : ЮНЦ РАН, 2011. – 360 с.

25. Кузница Победы: подвиг тыла в годы Великой Отечественной войны. Очерки и воспоминания. – М. : Политиздат, 1985. – 463 с.

26. Кулябко, В. Блокадный дневник / В. Кулябко // Нева. – 2004. – № 3. – С. 262–264.

27. Куманев, Г. А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой отечественной войны. 1938–1945 / Г. А. Куманев. – М. : [Б. и.], 1976. – 455 с.

28. Лихоманов, М. И. Партийное руководство эвакуацией в первый период Великой Отечественной войны / М. И. Лихоманов, Л. Т. Позина, Е. И. Финогенов. – Л. : ЛГУ, 1985. – 169 с.

29. Москва военная, 1941–1945. Мемуары и архивные документы / редсовет: В. А. Золотарев [и др.] ; сост. К. И. Буков [и др.]. – М. : Мосгорархив, 1995. – 744 с.

30. НКВД о мобподготовке железнодорожного транспорта // Исторический архив. – 1995. – № 56. – С. 103–107.

31. Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). – Ф. Р 220. – Оп. 13. – Д. 1.

32. ОГАЧО. – Ф. П 288. – Оп. 4. – Д. 315.

33. ОГАЧО. – Ф. П 288. – Оп. 6. – Д. 117.

34. ОГАЧО. – Ф. Р 1142. – Оп. 1. – Д. 145.

35. ОГАЧО. – Ф. Р 1142. – Оп. 3. – Д. 4.

36. Патоличев, Н. С. Испытание на зрелость / Н. С. Патоличев. – М. : Политиздат, 1977. – 287 с.

37. Пермский государственный архив новейшей истории. – Ф. 105. – Оп. 8. – Д. 123.

38. Порудоминский, В. Знакомство полвека спустя. Из записок Григория Шура / В. Порудоминский // Вестник Еврейского университета в Москве. – 1993. – № 3. – С. 151–152.

39. Потемкина, М. Н. Эваконаселение в Уральском тылу (1941–1948 гг.) / М. Н. Потемкина. – Магнитогорск : Изд-во МаГУ, 2006. – 265 с.

40. Российский государственно-политический архив социально-политической истории (РГАСПИ). – Ф. 81. – Оп. 3. – Д. 351.

41. Тенин, Б. Фургон комедианта: Из воспоминаний / Б. Тенин. – М. : Искусство. 1987. – 383 с.

42. Фюрст, Ю. Упорядоченный хаос и хаотичный порядок: мир советских железных дорог после войны / Ю. Фюрст // Победители и побежденные. От войны к миру: СССР, Франция, Великобритания, Германия, США (1945–1950) / под общ. ред. и с предисл. Б. Физелер, Н. Муан. – М. : РОССПЭН : ГИИМ, 2010. – С. 271–283.

43. Цель жизни – Магнитка. Воспоминания о Ф. Д. Воронове. (95-летию со дня рождения посвящается). – М. : [Б. и.], 1999. – 191 с.

44. Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО). – Ф. 4. – Оп. 36. – Д. 157. – Л. 60.

45. Центральный архив общественных объединений Республики Башкортостан (ЦГАООРБ). – Ф. 122. – Оп. 22. – Д. 17. – Л. 38.

46. Цфасман, А. Б. Последние свидетели Войны и Холокоста / А. Б. Цфасман // *Zeitgeschichte regional. Sonderheft 5.* – Rostock, 2012.

47. Швейбиш, С. Эвакуация, реэвакуация, антисемитизм в СССР во время Шоа / С. Швейбиш // Заметки по еврейской истории. – 2012. – № 10 (157). – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://berkovich-zametki.com/2012/Zametki/Nomer10/Shvejbish1.php>. – Загл. с экрана.

48. Юзефович, А. Н. Команда молодости нашей. Записки строителя / А. Н. Юзефович. – Пермь : Звезда, 1997. – 223 с.

REFERENCES

1. Akselrod E. *Kazakhstanskaya purga [Kazakhstan Blizzard]. Evakuatsiya. Vospominaniya o detstve, opaleno ognem katastrofy. SSSR. 1941-1945 [Evacuation. Memories of Childhood, Scorched by the Fire of the Disaster. The USSR. 1941-1945].* Ierusalim, 2009.

2. Annakurbanov A. *Kompartiya Turkmenistana - organizator pomoshchi evakuirovannomu naseleniyu i invalidam v gody Velikoy Otechestvennoy voyny [The Communist Party of Turkmenistan - the Organizer of Providing Assistance to Evacuees and the Disabled of the Great Patriotic War].* Ashkhabad, 1984. 92 p.

3. *Bashkiriya v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. Dokumenty i materialy [Bashkiria During the Great Patriotic War. Documents and Materials].* Ufa, KITAPPubl., 1995. 542 p.

4. Belonosov I.I. *Evakuatsiya naseleniya iz prifrontovoy zony v 1941-1942 gg. [Evacuation of the Population From the Front Area in 1941-1942]. Eshelony idut na Vostok [Trains Are Going to the East].* Moscow, 1966.

5. Vayner Ts. Vspominat ne khochetsya [There Is no Wish to Recall]. *Evakuatsiya. Vospominaniya o detstve, opaleno ognem katastrofy. SSSR. 1941-1945* [Evacuation. Memories of Childhood, Scorched by the Fire of the Disaster. The USSR. 1941-1945]. Ierusalim, 2009.
6. Kozlov M.M., ed. *Velikaya Otechestvennaya vojna 1941-1945. Entsiklopediya* [The Great Patriotic War of 1941-1945: Encyclopedia]. Moscow, Sovetskaya entsiklopediya Publ., 1985. 832 p.
7. *Gosudarstvennyy arkhiv Permskoy oblasti* [State Archive of the Perm Region]. F. 1198, Op. 2, D. 8.
8. *Gosudarstvennyy arkhiv Rossiyskoy Federatsii* [State Archive of the Russian Federation]. F. 327, Op. 2, D. 33.
9. *Gosudarstvennyy arkhiv Rossiyskoy Federatsii* [State Archive of the Russian Federation]. F. 327, Op. 2, D. 44.
10. *Gosudarstvennyy arkhiv Rossiyskoy Federatsii* [State Archive of the Russian Federation]. F. 327, Op. 2, D. 367.
11. *Gosudarstvennyy arkhiv Sverdlovskoy oblasti* [State Archive of the Sverdlovsk Region]. F. 540r, Op. 1, D. 105.
12. *Gosudarstvennyy arkhiv Sverdlovskoy oblasti* [State Archive of the Sverdlovsk Region]. F. 540r, Op. 1, D. 106.
13. *Gosudarstvennyy arkhiv Sverdlovskoy oblasti* [State Archive of the Sverdlovsk Region]. F. 2508r, Op. 1, D. 23.
14. Gromova N.A. *Vse v chuzhoe glyadyat okno* [Everyone Looks Into Someone Else's Window]. Moscow, Sovershenno sekretno Publ., 2002. 288 p.
15. Gusev V. Kak kirovtsy delali tanki v Chelyabinske [How Kirov Workers Made Tanks in Chelyabinsk]. *Znanya*, 1974, no. 8, pp. 141-142.
16. Dvorsova L.G. V gody Velikoy Otechestvennoy vojny 1941-1945 gg. [During the Great Patriotic War of 1941-1945]. *Bessmertnyy podvig naroda* [The Immortal Feat of the People]. Perm, 2000, pp. 145-148.
17. Dyakov Yu.L. *Razvitie transportno-dorozhnoy seti SSSR v 1941-1945 gg.* [The Development of Traffic System of the USSR in 1941-1945]. Moscow, Izd-vo Inta rossiyskoy istorii, 1997. 416 p.
18. *Zdravookhranenie v gody Velikoy Otechestvennoy vojny 1941-1945. Sbornik dokumentov i materialov* [Health Care in the Great Patriotic War of 1941-1945]. Moscow, 1977. 575 p.
19. Zinich M.S. *Budni voennogo likholetya* [Weekdays of War Trouble Years]. Moscow, RAN Publ., 1994. 144 p.
20. Karpenko I. Sotsialnaya podderzhka reevakuantov (leningradskiy opyt 1940-kh gg.) [Social Support of Re-evacuees (Leningrad Experience of the 1940s)]. Yarskaya-Smirnova E., Romanov P., eds. *Sovetskaya sotsialnaya politika: stseny i deystvuyushchie litsa, 1940-1985* [The Soviet Social Policy: Stages and Actors, 1940-1985]. Moscow, Variant Publ.; TsSPGI Publ., 2008, pp. 83-95.
21. Kovalev I.V. *Transport v Velikoy Otechestvennoy vojne (1941-1945 gg.)* [Transport in the Great Patriotic War (1941-1945)]. Moscow, Nauka Publ., 1981. 480 p.
22. Kovalchuk V.M. Evakuatsiya naseleniya Leningrada letom 1941 g. [Evacuation of the Population of Leningrad in Summer of 1941]. *Otechestvennaya istoriya*, 2000, no. 3, pp. 15-25.
23. Kozhurin V.S. *Narod i vlast. (1941-1945 gg. Noveye dokumenty)* [People and Power. (1941-1945. New Documents)]. Moscow, RAGS Publ., 1995. 145 p.
24. Krinko E.F., Tazhidinova I.G., Khlynina T.P. *Povsednevnyy mir sovetskogo cheloveka 1920-1940-kh gg.: zhizn v usloviyakh sotsialnykh transformatsiy* [The Daily World of the Soviet Man of the 1920-1940s: the Life in the Conditions of Social Transformations]. Rostov-on-Don, Izd-vo YuNTs RAN, 2011. 360 p.
25. *Kuznitsa Pobedy: podvig tyla v gody Velikoy Otechestvennoy vojny. Ocherki i vospominaniya* [Victory Forge: Rear Feat During the Great Patriotic War. Essays and Memoirs]. Moscow, Politizdat Publ., 1985. 463 p.
26. Kulyabko V. Blokadnyy dnevnik [Blockade Blog]. *Neva*, 2004, no. 3, pp. 262-264.
27. Kumanev G.A. *Na sluzhbe fronta i tyla. Zheleznodorozhnyy transport SSSR nakanune i v gody Velikoy Otechestvennoy vojny. 1938-1945* [In the Service of the Front and Rear Rail Transport in the Soviet Union Before and During World War II. 1938-1945]. Moscow, 1976. 455 p.
28. Likhomanov M.I., Pozina L.T., Finogenov E.I. *Partiynoe rukovodstvo evakuatsiy v pervyy period Velikoy Otechestvennoy vojny* [Party Leadership of Evacuation in the First Period of the Great Patriotic War]. Leningrad, LGU Publ., 1985. 169 p.
29. Zolotarev V.A., Bukov K.I. *Moskva voennaya, 1941-1945. Memuary i arkhivnye dokumenty* [Military Moscow, 1941-1945. The Memoirs and Archival Documents]. Moscow, Mosgorarkhiv Publ., 1995. 744 p.
30. NKVD o mobpodgotovke zheleznodorozhnogo transporta [People's Commissariat for Internal Affairs of the Mobile Preparation of Rail Transport]. *Istoricheskiy arkhiv*, 1995, no. 56, pp. 103-107.
31. *Obyedinennyy gosudarstvennyy arkhiv Chelyabinskoy oblasti* [The Unified State Archive of the Chelyabinsk Region]. F. R 220, Op. 13, D. 1.
32. *Obyedinennyy gosudarstvennyy arkhiv Chelyabinskoy oblasti* [The Unified State Archive of the Chelyabinsk Region]. F. P 288, Op. 4, D. 315.
33. *Obyedinennyy gosudarstvennyy arkhiv Chelyabinskoy oblasti* [The Unified State Archive of the Chelyabinsk Region]. F. P 288, Op. 6, D. 117.

34. *Obyedinennyy gosudarstvennyy arkhiv Chelyabinskoy oblasti* [The Unified State Archive of the Chelyabinsk Region]. F. R 1142, Op. 1, D. 145.

35. *Obyedinennyy gosudarstvennyy arkhiv Chelyabinskoy oblasti* [The Unified State Archive of the Chelyabinsk Region]. F. R 1142, Op. 3, D. 4.

36. Patolichev N.S. *Ispytanie na zrelost* [The Test of Maturity]. Moscow, Politizdat Publ., 1977. 287 p.

37. *Permskiy gosudarstvennyy arkhiv noveyshey istorii* [Perm State Archive of Contemporary History]. F. 105, Op. 8, D. 123.

38. Porudominskiy V. *Znakomstvo polveka spustya. Iz zapisok Grigoriya Shura* [Acquaintance in Half a Century. From the Notes by Grigoriy Shur]. *Vestnik Evreyskogo universiteta v Moskve*, 1993, no. 3, pp. 151-152.

39. Potemkina M.N. *Evakonaselenie v Uralskom tylu (1941-1948 gg.)* [Evacuated Population in the Rear of the Urals (1941-1948)]. Magnitogorsk, Izd-vo MaGU, 2006. 265 p.

40. *Rossiyskiy gosudarstvenno-politicheskiy arkhiv sotsialno-politicheskoy istorii* [Russian State and Political Archive of Sociopolitical History]. F. 81, Op. 3, D. 351.

41. Tenin B. *Furgon komedianta: Iz vospominaniy* [A Comedian Van: Some Memories]. Moscow, Iskusstvo Publ., 1987. 383 p.

42. Fyurst Yu. *Uporyadochennyy khaos i khaotichnyy poryadok: mir sovetskikh zheleznikh dorog posle voyny* [Ordered Chaos and Chaotic Order: the World of Soviet Railways After the War]. Fizeler B., Muan N., eds. *Pobediteli i pobezhdennyye. Ot voyny k*

miru: SSSR, Frantsiya, Velikobritaniya, Germaniya, SShA (1945-1950) [Winners and Losers. From War to Peace: the USSR, France, Britain, Germany, the USA (1945-1950)]. Moscow, ROSSPEN Publ.; GIIM Publ., 2010, pp. 271-283.

43. *Tsel zhizni - Magnitka. Vospominaniya o F.D. Voronove (95-letiyu so dnya rozhdeniya posvyashchaetsya)* [Magnitogorsk is the Purpose of Life. Memories About F.D. Voronov (Devoted to the 95th Birthday Anniversary)]. Moscow, 1999. 191 p.

44. *Tsentralnyy arkhiv obshchestvennykh organizatsiy Sverdlovskoy oblasti* [The Documentation Center of Public Organizations of the Sverdlovsk Region]. F. 4, Op. 36, D. 157, L. 60.

45. *Tsentralnyy arkhiv obshchestvennykh obyedineniy Respubliki Bashkortostan* [The Central Archive of Public Associations of Bashkortostan]. F. 122, Op. 22, D. 17, L. 38.

46. Tsfasman A.B. *Poslednie svideteli Voyny i Kholokosta* [The Last Witnesses of War and the Holocaust]. *Zeitgeschichte regional. Sonderheft 5*. Rostock, 2012.

47. Shveybish S. *Evakuatsiya, reevakuatsiya, antisemitizm v SSSR vo vremya Shoa* [The Evacuation, Re-evacuation, Anti-Semitism in the Soviet Union During the Shoah]. *Zametki po evreyskoy istorii*, 2012, no. 10 (157). Available at: <http://berkovich-zametki.com/2012/Zametki/Nomer10/Shveybish1.php>.

48. Yuzefovich A.N. *Komanda molodosti nashey. Zapiski stroitelya* [The Team of Our Youth. Builder's Notes]. Perm, Zvezda Publ., 1997. 223 p.

EVACUATION ROUTE: RESTORING THE RAILWAY TRANSPORTATION OF PEOPLE DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Marina Nikolaevna Potemkina

Doctor of Sciences (History), Professor,
Head of Department of World History,
Magnitogorsk State Technical University named after G.I. Nosov
mpotemkina@mail.ru
Prospect Lenina, 38, 455000 Magnitogorsk, Russian Federation

Abstract. The paper is devoted to the role of the railway transport in migration from the frontline to the Soviet rear during the Great Patriotic War.

The research is based on the analysis of the published and archival documents, personal diaries, letters, memoirs, texts of interview with the people who lived through the evacuation. The methodological foundation of the research was based on the theoretical principles made by the Everyday History.

Surge attack of the German troops and cruel occupational policy caused the necessity of evacuation of civilians to the Eastern regions of the country. The evacuation was both spontaneous and organized and helped to save millions of human lives.

The lack of evacuation plans in case of a war, incompleteness of the railway transport renovation, transport routes destroyed by the enemy and the stream of refugees were among the main factors which complicated evacuation process.

The conditions of transportation differed according to the time and the circumstances of the evacuation and a person's position in social hierarchy. There were some problems during the evacuation, such as regulation of the rail service, sanitation of the carriages, nutrition system, psychological shock. People had to spend weeks in the carriages suffering from cold, hunger and diseases.

During the evacuation a new alternative reality appeared with its rules and regulations which changed the concepts of tangible assets and moral values. The priority for any person was to survive, which meant to be independent and to do everything possible.

Key words: Great Patriotic War, evacuation, refugees, railway transport, evacuation centre.