

УДК 656.2(574.2)

АКТЮБИНСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941 – 1945): ПРИНЦИПЫ И МЕТОДЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В. С. Ешпанов

AKTYUBINSK RAILWAY WORKERS DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR (1941 – 1945): THE PRINCIPLES AND METHODS OF PRODUCTION ACTIVITIES

V. S. Eshpanov

В статье раскрываются особенности, характерные черты, задачи в работе актюбинских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. Исследованы процессы обеспечения перевозок на железнодорожных путях в Актюбинской области, трудности и успехи в этой работе. Показано значение деятельности Актюбинского железнодорожного отделения в работе железнодорожных магистралей страны.

The paper reveals the features, outstanding characteristics, and work objectives of Aktyubinsk railway workers during the Great Patriotic War. The processes of providing railroad transportation in Aktyubinsk region, as well as difficulties and progress in this work are investigated. The importance of Aktyubinsk Railroad Branch in the activities of all the railway lines in the country is shown.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, железнодорожный транспорт, эвакуация, магистраль, Актюбинская область.

Keywords: the Great Patriotic War, railway transport, evacuation, line, Aktyubinsk region.

С первых дней войны значительно возросло значение железных дорог как основного вида транспорта. Понимая значимость железнодорожной транспортировки для мобилизации военных усилий советской страны, гитлеровское командование рассчитывало быстро вывести из строя важнейшие магистрали и парализовать транспортные артерии. В планах немецко-фашистского командования указывалось: «Русские железные дороги в зависимости от их значения должны перерезаться или выводиться из строя». С началом войны многие дороги стали объектом непрерывных воздушных бомбардировок и обстрелов.

Необходимо было усилить требования к производственной деятельности железных дорог, улучшить планирование и проведение плановых перевозок. В связи с повышенным напряжением в работе всех железнодорожных магистралей началось принятие различного рода обязательств. Коллектив подъемного цеха депо Актюбинск обязался перевыполнять октябрьский план ремонта поездов. Машинисты – лунинцы депо Актюбинск Н. Киселев и другие – дали слово водить поезда зимой на высоких технических скоростях, экономить топливо. Коллектив разъезда № 36 по предложению дежурного по разъезду Н. Смолова обязался своими силами полностью обеспечить местным топливом разъезды. Составитель поездов станции Актюбинск И. Демченко обязался сократить вдвое время для формирования поездов. Стрелочник станции Мартук В. Кузнецов взял обязательство работать по-лунински, своими силами производить мелкий ремонт стрелок. Железнодорожники станции Мартук, Курайли, Зелбет, Кудук, разъездов № 43, 52, 54 и др. 24 годовщину Октября 7 ноября 1941 г. отметили упорным стахановским трудом на строительстве снегозащитных заборов, ремонте пути, заготовке топлива. С получением газет, содержащих доклад И. В. Сталина, к 24 годовщине Октября были проведены на предприятиях, в цехах и сменах митинги, рабочие собрания. Доклад и приказ И. В. Сталина

вызвал у железнодорожников Актюбинского отделения новую мощную волну социалистического соревнования [1, л. 29].

Коллектив железнодорожников депо Шубар-Кудук обратился с обращением к остальным железнодорожникам Оренбургской железной дороги: «Коллектив железнодорожного Шубар-Кудукского отделения, как и весь Советский народ, проникнут одним стремлением – всеми силами помогать доблестной Красной Армии в быстрейшем разгроме гитлеровской армии. Это подтверждается тем, что все мероприятия проходят с большой политической активностью» [1, л. 32].

Военно-хозяйственные задачи железнодорожникам приходилось решать при недостаточной численности и квалификации личного состава и почти полном отсутствии многих средств механизации, запасных частей и т. д. Ситуацию осложнял непрерывный встречный поток войск, военной техники и боеприпасов на запад, а также оборудования, имущества эвакуированных заводов на восток.

В деятельности Актюбинского железнодорожного отделения можно выделить три этапа:

- 1) увеличение перевозок и ухудшение работы транспорта (вторая половина 1941 г. – осень 1942 г.);
- 2) относительное улучшение деятельности железнодорожного транспорта (конец 1942 г. – 1943 г.);
- 3) повышение производственных показателей (1944 г. – 1945 г.).

Большую роль в работе железнодорожного транспорта играла организация стахановских, лунинских методов работы, борьба за перевыполнение производственных планов. Так, в ответ на первомайский приказ И. В. Сталина в 1942 году коллектив рабочих, служащих, работников паровозного депо Шубар-Кудук обязался стахановской работой на железнодорожном транспорте быстро и в срок перевозить войска, боеприпасы для нужд фронта. Коллектив дал следующие обязательства:

1) выполнить среднесуточный пробег паровозов 300 км при норме 294 кг;

2) снизить оборот паровозов на 2 часа, выполнить 29,2, при норме 31,2 часа;

3) добиться технической скорости 31,2 км/ч при норме 30,5 км/ч.;

4) сэкономить топлива 10 %;

5) совершенно ликвидировать браки в пути следования;

6) снизить процент больных паровозов при норме 11,4 до 9,2 %;

7) выпустить в мае один паровоз сверх нормы из подъемочного ремонта;

8) простой паровоз на промывке довести до нормы;

9) лунинским уходом за паровозом и качественным ремонтом ликвидировать межпоездной ремонт;

10) развить в депо изобретательство и рационализацию, облегчающие труд рабочих, повышающие качество работы [2, л. 1].

В результате проведенной работы партком депо Шубар-Кудук отмечал в августе 1942 года: «Бригады паровозов № 19 и 1727, применяя лунинский метод ухода за паровозом, добились высоких показателей в работе. В настоящее время в депо с комплексными бригадами вручаются гарантийные путевки паровозам, выходящим из ремонта, благодаря чему в последнее время заезды на межпоездной ремонт сократились, в июне имели 36 заездов с простоем 1234 часа, то в июле за 20 дней заехали 13 паровозов с простоем 443 часа» [2, л. 1].

Зимой 1941 – 1942 года сложилась проблема обеспечения своевременной и полной расчистки железнодорожных путей. Работы по установке переносных щитов дистанциями пути были закончены, но отдельные дистанции имели их в недостаточном количестве. По Акбулакскому отделению недоставало 2605 щитов, 5771 штук кольев и деревянных лопат 378 штук.

На Челкарском дистанционном пути не хватало 4000 штук кольев. Шубар-Кудукская дистанция не имела 5000 щитов, для их изготовления была получена щитопланка. О недостающих щитах, кольях, лопатах и других материалах вопрос был поставлен перед управлением Оренбургской железной дороги, которая в большей части эти материалы старалась высылать [3, л. 1 – 2].

В июне 1942 года были проведены широкомасштабные работы по ремонту технического оборудования на станциях Актюбинской области. По 4 отделению паровозного хозяйства и паровозного депо был отремонтирован 1 паровоз промывочным ремонтом, 3 паровоза междупоездным ремонтом, выгружено 22 вагона угля и ряд другой работы, заработано 3720 рублей. По вагонному участку и вагонному депо отремонтировано было средним ремонтом 2 вагона, годовым 12 вагонов, установлен фундамент для мотора, собрано 8 тонн металла, заработано 1104 рублей 11 копеек. По 6-й дистанции пути произведен средний ремонт 400 метров, планово-предупредительным ремонтом 1500 метров, погружено 30 и выгружено 50 вагонов балласта, общий заработок составлял 2436 рублей. По 5-й дистанции пути было отремонтировано планово-предупредительным ремонтом 2 км

пути, поднято 384 км земляного полотна, заготовлено 10 тонн щебня, вырезано 150 метров загрязненного балласта, собрано 67 тонн металла, разогнано 1200 метров зазоров, заработок составил 2406 рублей [3, л. 7].

Важнейшим принципом в работе актюбинских железнодорожников было проведение мероприятий по повышению кадрового потенциала, обучению молодого поколения работников железной дороги. Оренбургской железной дорогой были организованы курсы подготовки квалифицированных кадров, которые в 1 полугодии 1943 года дали транспорту 127 квалифицированных рабочих из женщин по специальностям: дежурные по станциям 30 чел., (в том числе 3 казашки), вагонные мастера 31 чел., осмотрщики вагонов 13 чел., электромонтеры 24 чел., (в том числе 4 казашки), товарные кассиры 17 чел., технические конторщики 22 чел. [4, л. 43].

В депо Актюбинск постепенно была налажена работа по подготовке кадров среди молодежи. В основном состав рабочих депо состоял из молодежи, бывших учеников школ ФЗО. За 1943 г. было обучено 156 человек рабочих разных профессий: литейщиков, слесарей, токарей и др. Для повышения квалификации кадров молодых рабочих, были организованы курсы железнодорожного техникума по группам по разным специальностям. Окончили курсы техникума 48 человек. В результате проведения работы отмечались следующие показатели: Т. Неткачева – формовщик – выполняла норму на 367 %; Т. Васильева – на 353 %; Т. Зубкова – токарь – на 223 %; Т. Иванова – на 224 % [5, л. 4].

По данным на февраль 1943 г. в вождении тяжеловесных поездов только по Актюбинскому отделению участвовали 5173 человека [9, л. 212 – 213]. 13 марта 1943 г. машинист Жданов, его помощник Гудков и кочегар Федюнин на участке Челкар – Орск провели 3 поезда без остановок для набора воды, перевыполнили норму технической скорости каждого поезда на 10 – 12 км в час, а норму среднесуточного пробега локомотива – на 150 км. Машинисты Вишкин, Запорожец, Воронков и другие тяжеловесными поездами перевезли сверх нормы тысячи тонн груза и сэкономили 7 паровозов и 100 тонн угля.

Широко использовалось в военные годы соревнование по профессиям: за лучший паровоз, лучшую паровозную и поездную бригаду, смену и цех. Передовые машинисты Оренбургской дороги Сеселкин (депо Челкар), Быстров (депо Оренбург) и Арнаутов (депо Актюбинск) 30 ноября 1943 г. заключили между собой договор на социалистическое соревнование, одно из его условий – образцовая работа в условиях третьей военной зимы. Они обязывались не допустить срыва поездов с графика или каких-либо сбоев в движении транспорта. Победителями стала бригада М. Г. Сеселкина (помощник машиниста Г. В. Чехович, кочегар М. Г. Старкова), которые в декабре 1943 г. показали следующие результаты: норму технической скорости выполнили на 116,6 %; нагон в пути составил в среднем 10 часов; эксплуатационный оборот паровоза ускорили на 4,1 часа; сэкономили 26724 кг топлива [12, с. 2]. Бригадир депо Челкар проявил ценную инициативу в 1944 г. построил в сво-

бодное от работы время дизельный гусеничный тягач мощностью в 90 л/с из трофейного утиль лома для подсобного хозяйства депо [6, л. 47].

Важнейшим мероприятием в деятельности Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги было проведение агитационно-пропагандистской работы. С 25 по 30 июля 1942 года в Актюбинске, Кандагаче, Акбулаке были проведены семинары агитаторов и редакторов стенгазет, в которых приняли участие 298 человек. С 20 по 30 июля по всем предприятиям узла, сменам, цехам, станциям и разъездам прошли рабочие собрания, на которых с докладами о ходе выполнения первомайского приказа И. В. Сталина и взятых на себя сообразительств выступили начальники хозяйственных организаций, партийные и профсоюзные работники. На этих же собраниях, в которых приняло участие 2895 чел. рабочих и 576 членов их семей, было обсуждено обращение передового коллектива депо Актюбинск о проведении массового оборонного воскресника 2 августа и передачи заработанных средств в фонд обороны. Утверждены по службам намеченные мероприятия на проведение работ 2 августа [7, л. 28]. Секретарь Актюбинского обкома ВКП(б) В. Киселев отмечал, что: «Обращение коллектива завода № 70 имени В. И. Ленина о развороте социалистического соревнования в честь 25-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, на всемерное оказание помощи фронту широко обсуждено в сменах, бригадах, на собраниях рабочих и служащих предприятий Актюбинского отделения железной дороги. Горячо поддерживая инициативу коллектива завода имени В. И. Ленина, вступая в предоктябрьское социалистическое соревнование, коллективы, смены бригады рабочие и служащие взяли на себя дополнительные обязательства, чтобы 25 годовщину Октября встретить новыми производственными победами. На 1 октября охвачено индивидуальным и коллективным соцсоревнованием 3543 чел. Многие железнодорожники и отдельные коллективы с честью выполняют взятые обязательства, готовят достойную встречу Октябрю и Родине» [8, л. 39 – 40]. Инициаторами проведения октябрьского соцсоревнования на Актюбин-

ском отделении Оренбургской железной дороги выступили активисты депо Актюбинск [9, л. 53].

На заключительном этапе войны в 1944 – 1945 гг. железнодорожники продолжали увеличивать темпы по перевозке грузов, экономя при этом время и топливо. Это стало логическим продолжением предыдущей работы, проводимой в первые годы войны. Накопленный опыт помогал осуществлять железнодорожные перевозки в соответствии с поставленными задачами. На совещании партактива Актюбинского железнодорожного отделения в сентябре 1944 года отмечалось: «Железнодорожники стремятся быть в первом ряду среди тружеников тыла. Машинист депо Актюбинск тов. Кондратьев на перегонах сэкономил 1200 кг. угля. Токарь того же депо тов. Нетребко перевыполнил производственную норму на 122 %» [10, л. 65]. В феврале 1945 года начальник Политотдела Оренбургской железной дороги докладывал в НКПС: «Машинист депо Кандагач А. Шубин провёл железнодорожный состав на высокой скорости, сэкономил 45 минут. На станции Акбулак составитель поездов С. Астафьев сократил время на подготовку поездов, сократив время на 50 минут» [11, л. 17]. В этот период значительно сократилось число производственных браков, и происходило увеличение производственных показателей.

Таким образом, можно отметить, что в годы войны деятельность Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги проводилась в нескольких ключевых направлениях: мобилизационной, производственной, агитационно-пропагандистской, организации соцсоревнования, повышении кадрового потенциала. При этом основной акцент ставился на моральных принципах в организации работы железнодорожников, постоянной агитации, упор на патриотические чувства. В принципе такие меры действительно сыграли важную историческую роль и помогли не только обеспечить перевозку важнейших объектов, но и привнесли новшества, новаторство, когда рабочие железнодорожники находили новые способы и методы повышения производственных показателей. Это было огромным достижением в работе железнодорожников военной поры.

Литература

1. Государственный архив Актюбинской области (ГААО). Ф. 13. Оп. 1. Д. 273.
2. ГААО. Ф. 13. Оп. 12. Д. 253.
3. ГААО. Ф. 13. Оп. 11. Д. 257.
4. ГААО. Ф. 13. Оп. 11. Д. 252.
5. ГААО. Ф. 14. Оп. 1. Д. 1216.
6. ГААО. Ф. 14. Оп. 1. Д. 1074.
7. ГААО. Ф. 13. Оп. 11. Д. 256.
8. ГААО. Ф. 14. Оп. 5. Д. 23.
9. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 7523. Оп. 7. Д. 175.
10. ГААО. Ф. 13. Оп. 11. Д. 261.
11. ГАРФ. Ф. 7524. Оп. 3. Д. 11.
12. Сесёлкин, М. Сэкономлено свыше 26 тонн топлива / М. Сесёлкин // Большевицкий сигнал. – 1944. – 8 января.

Информация об авторе:

Ешпанов Владимир Сарсембаевич – доктор исторических наук, профессор, директор Представительства Алматинской академии экономики и статистики в г. Актобе, Республика Казахстан, 8-7132-560005, ws-282@mail.ru.

Vladimir S. Eshpanov – Doctor of History, Professor, Director of the Division of Almaty Academy of Economics and Statistics in Aktobe, Kazakhstan.

Статья поступила в редколлегию 15.10.2013 г.