

*Ешпанов В.С.*

**УЛУУ АТА МЕКЕНДИК СОГУШ МЕЗГИЛИНДЕ ОРЕНБУРГ  
ТЕМИР ЖОЛУНДА ӨНДҮРҮШТҮК КӨРСӨТКҮЧТӨРҮН ЖОГОРУЛАТУУ  
КӨЙГӨЙҮНӨ КАРАТА**

*Ешпанов В.С.*

**К ПРОБЛЕМЕ ПОВЫШЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ  
ПОКАЗАТЕЛЕЙ НА ОРЕНБУРГСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ПЕРИОД  
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

*V.S. Eshpanov*

**ON THE PROBLEM OF INCREASING THE  
PRODUCTIVE FORCES IN THE ORENBURG RAILROAD IN THE  
PERIOD OF GREAT PATRIOTIC WAR**

УДК: 656 (574.1)

*Макалада Оренбург темир жолунда согуш жылдарында өндүрүштүк көрсөткүчтөрдүн жогорулатуу маселеси архивдик документтерди негизинде каралган.*

**Негизги сөздөр:** *Улуу Ата мекендик согуш, Оренбург темир жолу, стаханов кыймылы, лунин кыймылы, өндүрүүчү күчтөр.*

*В статье на основе архивных документов показана проблема повышения производственных показателей на Оренбургской железной дороге в годы войны. Отмечены факты о стахановском движении, социалистическом соревновании, лунинском движении. Статья содержит материалы о развитии творческой инициативы железнодорожников.*

**Ключевые слова:** *Великая Отечественная война, Оренбургская железная дорога, стахановское движение, лунинское движение, производительные силы.*

*In the article, based on archival documents is shown problem associated with increase in production figures on the Orenburg railroad during the war. We have noted the facts of the Stakhanovite movement, socialist competition, Lunin motion. In the article there is material on the development of creative initiative railway men.*

**Key words:** *the Great Patriotic War, Orenburg railroad, the Stakhanovite movement, Lunin motion, the productive forces.*

В 1941 году Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) предпринял попытку активизировать проведение мероприятий по подготовке железнодорожного транспорта к обороне, однако, работы по реконструкции решающих направлений железнодорожной сети, начатые до войны, оставались незавершенным. С опозданием введенный воинский график 1941 г. заблаговременно не довели до руководства железных дорог. В первые дни войны отсутствовал и план оперативных транспортировок. Великая Отечественная война явилась величайшим испытанием для государства. Возросло значение железных дорог как основного вида транспорта, качественно отличавшегося непрерывностью, низкой себестоимости, высокими скоростями переме-

щения [1]. Сложнейшие задачи встали перед Наркоматом путей сообщения и работниками железных дорог. Прежде всего, требовалось обеспечить ускоренную доставку воинских соединений и частей в соответствии с планами Генерального штаба Красной Армии, мобилизовать всех железнодорожников на самоотверженную работу, чтобы полностью удовлетворить потребности фронта и тыла в перевозках [2].

23 июня 1941 года нарком путей сообщения Л.М. Каганович подписал приказ о введении с 18 часов 24 июня на 44 дорогах воинского графика движения поездов, в том числе на Оренбургской железной дороге [3]. Он предусматривал первоочередное продвижение воинских эшелонов, максимальное использование пропускной способности линии, обеспечение слаженности действий станций. Воинский график считался параллельным, продвижение по перегонам стоянки на станциях по техническим нуждам для всех поездов стали одинаковыми, исключая обгон одних поездов другими. Объемы пассажирского движения сократились до минимума. Новое расписание позволило правильно рассчитать и перераспределить технические средства и кадры с учетом загрузки тех или иных направлений, стало основой перестройки эксплуатационной работы.

На дорогах образовалось два мощных потока воинских грузов – на запад, для фронта и эвакуационных – на восток.

Мощный грузопоток стал поступать на ранее слабо задействованные участки. Для их освоения не хватало пропускной и паровозной способности. Составы с менее срочным грузом приходилось задерживать, размещать на ветвях не общего пользования, в тупиках и т.д. все мобилизовалось на быстрое продвижение поездов с воинскими грузами к фронту и эвакуационных перевозок в тыл.

Большие трудности возникали в связи с резким уменьшением протяженности железнодорожной сети, сокращением ремонтной базы. Многие предприятия находились в процессе перебазирования на

восток. Все это влияло на снижение объема общей погрузки.

Перестройка деятельности железнодорожного транспорта существенно опередила подобный процесс в других отраслях экономики. Одновременно с обеспечением потребностей фронта транспортники создавали предпосылки четкого функционирования военного хозяйства. Замедление транспортных операций отрицательно сказывалось на боеспособности воюющей армии и на темпах развертывания эвакуированных предприятий в тыловых районах. Оборонная промышленность не могла быть положена без помощи транспорта, в частности железнодорожного, доставляющего предприятиям сырье, необходимые станки и механизмы, горючее и т.д.

Одним из главных перестроенных мероприятий стало ускорение технологического процесса: погрузка – перемещение – выгрузка. В этой цели все звенья одинаково важны и их взаимодействие обеспечивало завершенность транспортных операций.

Военно-хозяйственные задачи железнодорожникам Оренбургской железной дороги 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, оборудования, имущество эвакуированных заводов на восток. В деятельности Оренбургской железной дороги отчетливо выделяются два этапа: увеличение перевозок и ухудшение работы транспорта (вторая половина 1941-1943 гг.) и улучшение деятельности железнодорожников (1944-1945 гг.).

С первых дней войны на Оренбургской железной дороге значительно увеличился объем перевозок. Тысячи вагонов заполнили все железнодорожные узлы, станции, большинство которых не имело ни приспособлений для разгрузки, ни рабочей силы. Особенно тревожное положение складывалось с обеспечением перевозки сырья для предприятий черной металлургии. К началу зимнего периода на Оренбургской железной дороге продвижение поездов и недостаточное обеспечение порожними вагонами отразилось, прежде всего, на отгрузке угля и кокса. Универсальным измерителем качества работы железнодорожного транспорта явление оборот вагонов. Для его максимального ускорения требовалась синхронизация деятельности диспетчеров, станционных смен, паровозных и погрузо-разгрузочных бригад, вагонников. Но часто приходилось посылать подвижной состав по телеграфным требованиям наркоматов. А в 1941 году средняя участковая скорость грузового поезда по Оренбургской железной дороге равнялась 17,2 км/час, что было ниже плановых показателей на 6,7 км/час.

Объемы пассажирского движения сократились, а значительную часть вагонов передали армейским организациям, наличные пропускные способ-

ности дорог перераспределили в пользу грузового движения. В конце 1941 г. ввели в постоянное обращение, по твердому расписанию, воинские товарно-пассажирские поезда: в них перевозились военно-служащие и воинские команды, лица, командирование по служебным делам, а также почта, багаж и особо срочные воинские грузы.

В итоге чрезмерное перенасыщение Оренбургской железной дороги вагонным парком в условиях отсутствия у большинства работников достаточной квалификации и счета, тем более в осенне-зимний период, создали в конце 1941 – начале 1942 г. на ряд крупных станций и узлов напряженную, временами критическую ситуацию [4]. В целом, Оренбургская железная дорога в 1941 году выполнила план на 105%, незначительное перевыполнение произошло за счет приема от соседних дорог, а не своей погрузки (при задании 3734, приняли 4116 вагонов) [5]. Особое внимание с первых дней войны стало уделять обеспечению безопасности движения поездов. НКПС и управление Оренбургской железной дороги приступили к решительным мерам по усилению охраны объектов, ограничению пропуска на них посторонних лиц, для сохранения в тайне перевозочных документов, других сведений, которые могли бы заинтересовать врагов. Охрана и оборона железных дорог осуществлялась войсками НКВД, а также военизированными отрядами НКПС [6].

В начале 1942 г. на Оренбургской железной дороге возникли новые трудности. Нависла угроза потери маневренности дорог, задержки военной техники, боеприпасов и армейских резервов в глубоком тылу. Но к лету 1942г. удалось несколько стабилизировать положение.

Война понесла значительный ущерб и путевому хозяйству. К середине 1942 г. железнодорожные пути имели большое количество дефектных рельсов, что создавало угрозу прекращения движения особенно грузонапряженных участках. Из-за неисправностей путей и мостов на отдельных участках железных дорог действовали многочисленные органические скорости, причем на ряде перегонов скорость снижалась до 15 км/ч.

1942 год – самый трудный в работе железных дорог. В сентябре – октябре действовавшая железнодорожная сеть страны сократилась более чем на 40 тыс.км. Имевшиеся на дорогах запасы угля были значительно исчерпаны, что создавало дополнительные трудности в обеспечении паровозного парка топливом. ГКО Постановлением от 26 июня 1942 года обязал развернуть борьбу за экономию топлива. По приказу НКПС ввозились жесткие нормы расхода угля, часть паровозов перевели на дровяное отопление. За 1941-1943 гг. Оренбургская железная дорога перевезла промышленно - оборонным предприятиям и бытовым учреждениям 297270 т. угля, из них в 1943г. – 145080, что на 80% больше чем в 1942 г. [7].

В 1942 году Оренбургской железной дороге выделили на строительство 19391 тыс. рублей [8]. Немало внимания уделялось и построенным ранее железнодорожным линиям, в частности Орск-Кандагач, протяженностью 239 км. По линии, соединившей Урал с северным побережьем Каспийского моря и Средней Азии, доставляли в Орск нефть из Эмбы и Баку, Кимперсайскую хромовую руду. А в обратном направлении: в Актюбинск и Среднюю Азию – шел уральский металл, машина, оборудование, лес.

Несмотря на трудности военного времени, во 2-ом полугодии 1942 г. стали эксплуатироваться 1098 км новых железных дорог, в том числе Акмолинск – Карталы протяженностью 806 км. [9].

Наиболее затрудненным направлением на Оренбургской магистрали является главный ход Кинель-Джусалы, вследствие чего, основная масса вагонопотока находилась на противоположных концах дороги. Неудовлетворительно работали Актюбинское, Челкарское и Казалинское направления. Причинами сложившейся ситуации явилось необходимость переработки неправильно сформированных поездов с других дорог, в частности, с Ташкентской за период с 21 по 29 октября прибыло 19 таких поездов. Коренному улучшению управления всеми видами транспорта способствовало создание в 1942 г. транспортного комитета ГКО СССР во главе с И.В.Сталиным.

В начале 1943 года СНК СССР и ЦК ВКП (б) приняли постановление об улучшении работы железных дорог [10]. Но, несмотря на принятые меры, в первые месяцы 1943 г. движение на Оренбургской железной дороге продолжало ухудшаться, так как увеличилось число неисправных паровозов, замедлился оборот локомотивов, они стали задерживаться под экипировкой. Кроме того, в связи с сильными морозами и метелями в транспортных успехах заводов и предприятий возникли серьезные проблемы: погрузка, выгрузка резко снизились, простой вагонов НКПС на подъездных путях под грузовыми операциями увеличился в несколько раз. Особенно отразились морозы на состоянии паровозного парка [11]. Все станции Оренбургской железной дороги функционировали напряженно и рывками, не имея маневренности, вследствие чего основные эксплуатационные измерители не выполнялись. Оренбургская железная дорога на протяжении 5-и месяцев систематически срывала выполнение государственного плана перевозок. Несмотря на оказанную помощь со стороны НКПС, ситуация на дороге не улучшилась. Рабочий парк на 1 февраля 1943 г. превышал норму на 7100 вагонов [12]. Среднесуточная погрузка при задании 1150 вагонов выполнялось на 66,7%, прием груженых вагонов – 80,9%, среднесуточный пробег паровоза составлял 153,2 км (61,5%) участковая скорость осуществлялась на 77,9%, а техническая – на 80,4 %. В результате чего, продвижение составов было медленным, соответ-

ственно ограничивался прием поездов с других направлений, в частности с Ташкентской магистрали.

Местные органы власти и управления дорог предприятия чрезвычайные меры по ускорению погрузки, особенно для угольных и металлургических предприятий, а также топливо на собственные нужды железных дорог. В первую очередь продвигали угольные и нефтяные маршруты, порожняк под топливо, которые шли за воинскими эшелонами.

В первом полугодии 1943 года на Оренбургской железной дороге резко ухудшились пассажирские перевозки. Однако во второй половине 1943 года положение стало стабилизироваться. Увеличилась перевозка грузов, всего за данный год перевезено 16436104 т., больше на 1790150 т. по сравнению с 1942 годом. Оренбургская дорога вошла в число передовых в стране, в апреле и мае 1943 года. Она завоевала переходящее Красное Знамя НКПС и ВЦСПС.

Ключевой задачей железнодорожников Оренбургской железной дороги в 1941-1943 гг. являлось бесперебойное снабжение фронта всем необходимым. Все необходимое производилось в норме и поступало на фронт благодаря транспортному конвейеру. Следовательно, он должен был работать бесперебойно, полностью обеспечивать подвоз топлива, сырья, материалов для промышленных предприятий, чтобы вовремя доставлять все необходимое фронту. Однако решение этой задачи осложнялось рядом объективных и субъективных факторов.

Таким образом, первый период войны (1941-1942 гг.) характеризуется перестройкой Оренбургской железной дороги на военный лад, совпавший с массовыми стратегическими эвакуационными и народнохозяйственными перевозками. Железнодорожники Оренбургской железной дороги, выполняя задачу военного времени, работали в условиях значительных перегрузок. Местные партийные и советские организации помогали дороге наладить своевременное снабжение фронта и тыла. Однако 1942 г. стал для железнодорожников самым тяжелым. Ухудшение показателей выполнения плановых заданий в связи с нехваткой рабочих кадров, амортизацией материально-технической базы, слабым руководством дорогой определило ряд экстренных мер, принятых центральными партийными и советскими органами в 1942-1943 гг. Это способствовало улучшению ситуации на Оренбургской железной дороге. В 1943 году была характерна относительная стабилизация, а улучшение показателей начинается с 1944 года.

Важным источником экономии государственных средств и материалов в рассматриваемый период войны явилось широкое использование на предприятиях железной дороги местных ресурсов. На Актюбинском отделении Оренбургской железной дороги резко возросла по сравнению с довоенным периодом работа по ремонту паровозов, вагонов, содержанию

пути за счёт использования своей производственной базы. Количество выпускаемых паровозов из ремонта имело тенденцию к росту. Для выполнения ремонтных работ по паровозному, вагонному и путевому хозяйству широко использовались местные ресурсы, изыскивались новые производственные возможности на дороге. Так, за 1943-1944 гг. и 5 месяцев 1945 г. своими силами Актюбинское отделение заготовило 310000 шт. шпал, более 20 тыс. кубометров древесины. Только одна служба пути за этот период изготовила новых 2620 тонн и отремонтировало и восстановила 42100 тонн материалов верхнего строения пути (накладки, костыли, стрелки). Во вновь построенных мастерских было отремонтировано более 3 тыс. тонн материалов верхнего строения. До войны все эти материалы Актюбинское железнодорожное отделение получало по фондам с заводов и специальных поставщиков, в частности лес и шпалы поставляли с Урала и Сибири, затрачивая при этом значительные транспортные средства. В 1943-1945 гг., несмотря на трудности военных лет, в Казахстане развернулось активное железнодорожное строительство. С начала 1943 г. Актюбинское отделение железной дороги осуществляло важнейшие стратегические транзиты и эвакуацию, взаимодействуя с Советскими магистралями.

Таким образом, на Оренбургской железной доро-

ге в 1941-1945 гг. принимались самые энергичные меры для оздоровления паровозного и вагонного парков, для улучшения состояния путевого хозяйства и увеличения пропускной способности дороги. Оренбургская железная дорога накануне и в годы Великой Отечественной войны играла ведущую роль в осуществлении всесоюзных транзитных и местных перевозок.

#### Литература:

1. Гумилевский Л. Железная дорога. - М., 1950. - С. 406.
2. Белоусов М. Боевые задачи железнодорожного транспорта // Железнодорожный транспорт. - 1941. - №5-6. - С. 15.
3. Центр документации новейшей истории Оренбургской области (ЦДННАО). Ф. 371. Оп. 5. Д. 330. Л. 93.
4. Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917-1962 гг. Историко-экономический очерк. - М., 1963. - С. 270.
5. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1562. Оп. 11. Д. 1125. Л. 22.
6. ЦДННАО. Ф. 1299. Оп. 1. Д. 29. Л. 9.
7. РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 1291. Л. 46.
8. Государственный архив Актюбинской области (ГААО). Ф. 13. Оп. 2. Д. 250. Л. 47-48.
9. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций, пленумов ЦК. 1898-1971. Т.6. - М., 1971. - С.50-54.
10. ГААО. Ф. 14. Оп. 2. Д. 784. Л. 25.
11. ГААО. Ф. 13. Оп. 3 Д. 68. Л. 178.

Рецензент: д.и.н., профессор Кылычев А.