

Ешпанов В.С.

**ОРЕНБУРГ ТЕМИР ЖОЛЧУЛАРЫНЫН АТА МЕКЕНДИК СОГУШ ЖЫЛДАРЫ
АЛЫШКАН СОЦИАЛИСТИК МИЛДЕТТЕМЕЛЕРИ ЖАНА АЛАРДЫ
АТКАРУУДАГЫ ИШ-ЧАРАЛАРЫ**

Ешпанов В.С.

**СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ОРЕНБУРГСКИХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЫ И МЕРЫ ПО ИХ ВЫПОЛНЕНИЮ**

V.S. Eshpanov

**SOCIALIST OBLIGATION OF ORENBURG RAILROAD IN THE PERIOD GREAT
PATRIOTIC WAR AND MEASURES BY THEIR PERFORMANCE**

УДК: 656 (574.2)

Бул макала Оренбург темир жолчуларынын Ата Мекендик согуш жылдарындагы алышкан социалисттик милдеттемелерине жана алардын ийгиликтүү аткарылышы үчүн көрүлгөн иш-чаралары жөнүндөгү маселелерге багытталган.

Ключевые слова: *Ата Мекендик согуш жылдары, Оренбург темир жол жумушчулары, социалисттик милдеттемелер, эмгек өндүрүмдүүлүгү.*

В статье проводится анализ истории производительности труда на Оренбургской железной дороге в годы Великой Отечественной войны, связанное с социалистическим соревнованием, стахановским и лунинским движением. Проблема выполнения социалистических обязательств была одним из наиболее важных аспектов в работе железнодорожников. От реализации взятых обязательств зависело во многом выполнение и перевыполнение производственных показателей.

Ключевые слова: *Великая Отечественная война, Оренбургская железная дорога, социалистическое соревнование, производительность труда.*

The article analyzes the history of labor productivity at the Orenburg railroad in the Great Patriotic War. We were shown the problem of socialist competition, the Stakhanovite movement and Lunin motion. The problem is the implementation of the socialist obligations was important for the work of railway men. The implementation of commitments played a major role in the implementation and over-fulfillment of production.

Key words: *the Great Patriotic War, Orenburg railroad, socialist competition, Lunin motion, productivity of labor.*

С первых дней войны на повестку дня встал вопрос о трудовом патриотизме рабочих и служащих советских предприятий, организаций, необходимости всенародной помощи фронту. Не остались в стороне и советские железнодорожники. Уже в начале войны они стали брать на себя т.н. социалистические обязательства по досрочному выполнению и перевыполнению производственных заданий. В депо, станциях, разъездах, железнодорожных училищах сотрудники брали обязательства быстрее водить поезда, вырабатывать больше деталей, повышать трудовую дисциплину, лучше учиться и т.д.

В 1941-1942 гг. многие железнодорожники ушли на фронт, несмотря на приказ Государственного комитета обороны СССР о возвращении

железнодорожников на производство. За 1942 г. состав железнодорожников на Оренбургской железной дороге обновился более чем на 30%. Коллектив рабочих Оренбургской железной дороги только в первом квартале 1942 г. обновился на 43%. Во всей системе Наркомата путей сообщения с начала войны и по 1 сентября 1944 г. было принято более 1800 тыс. новых работников, или 62,5% к общему числу работающих, из них непосредственно на железных дорогах трудились около 1300 тыс. человек, или 61,3% [1]. В 1943 г. молодежь составляла до 39% общего количества всех работающих на железнодорожном транспорте. Широкое использование подростков, конечно, не могло не отразиться на снижении производительности труда железнодорожников [2].

На Челкарском железнодорожном узле, после принятия социалистических обязательств весной 1942 года по предприятиям был составлен общий договор и данное отделение вызвало на социалистическое соревнование соседние Актюбинское и Казалинское отделения. Помимо общих обязательств на каждом предприятии было развернуто социалистическое соревнование между цехами, бригадами, сменами и индивидуальных обязательств. По вагонно-ремонтному пункту заключено 3 сменных соцдоговора, 4 цеховых с общим охватом 200 человек и 75 договоров заключено индивидуальных. По Депо Челкар взяли на себя обязательства 12 цехов, 3 соцобязательства были взяты колонами имени Государственного Комитета обороны, индивидуальных обязательств заключили 477. По поступившим сведениям на отделении в мае месяца было заключено социалистических договоров по предприятиям 16, цеховых 26, сменных 12, бригад 49 с общим участием 4500 человек и 1300 индивидуальных договоров [3].

На совещании в Челкарском отделении в мае 1942 года отмечалось: «На призыв железнодорожников Московского узла Ленинской дороги, коллектив 5-го отделения включился во Всесоюзное соц. соревнование [4, с. 510]. Работники электросилового хозяйства заключили договор с Актюбинским и Казалинским отделениями. За май месяц план выработки эл/энергии выполнен на 113,1%, экономия

топлива 2994 кг или 5,7%, экономия смазки 854 кг или 21,2%» [5, с. 160].

На собрании парторганизации станции Актюбинск 29 декабря 1943 года отмечались факты неудовлетворительной работы по проведению социалистического соревнования: «Вопрос о социалистическом соревновании вагонного депо поставлен плохо. Неважно обстоит дело с чистотой в цехах, вентиляцией, в результате чего рабочие работают в условиях газа. Общежитие не отремонтировано, люди живут в грязи и холоде. До сих пор не урегулирован вопрос о двукратном питании молодежи. Ослабла работа сбора средств для оказания помощи семьям фронтовиков. Столовая имеет затруднения: не хватает ложек и чашек, в связи, с чем рабочие после обеда опаздывают на работу [6, с. 3].

Партактив станции Актюбинск в конце 1943 года указывал на то, что: «Выполняя указания тов. Сталина – давать фронту больше продукции, рабочие вагонного депо внесли 12 рационализаторских предложений, из которых 8 введены в производство с общей годовой экономией средств в 15000 рублей. Выполнение основных измерителей III квартала и двух месяцев IV квартала составляет в III квартале: Капитальный ремонт задано – 33 ваг., выполнено – 21 ваг. Средний ремонт задано – 125 ваг., выполнено – 110 ваг. Годовой товарный задано – 125 ваг., выполнено – 133 ваг. Годовой пассажирский задано – 14 ваг., выполнено – 19 вагонов» [7].

На станции Актюбинск в 1943 году «Коллектив вагонного участка, борясь за выполнение соц. обязательств в ответ на успешные действия Красной Армии добился выполнения производственной программы по всем показателям [8]. «Передовые рабочие систематически перевыполняют производственные задания (Раков – слесарь среднего ремонта выполняет на 260 %, Деревянченко – плотник, на 250%, Голедова - токарь на 270 %). Не обеспечен по графику выпуск вагонов и запчастей, не обеспечен полный ремонт спецодежды. Труддисциплина на низком уровне. За август и 20 дней сентября допущено 53 случая нарушения Указа и Устава ж/д транспорта. Мастера цехов не обеспечивали всех рабочих производственными заданиями, в результате чего 16 человек не выполняют нормы» [9].

Проводились также мероприятия по активизации социалистического соревнования [10]. На совещании железнодорожников Актюбинской области в августе 1942 года, указывалось на серьезные недостатки в работе по соцобязательствам: «Вопрос социалистического соревнования налажен недостаточно и вот поэтому у нас низкие показатели в работе. Мы проводим агитацию за соц. Соревнования, но второй более важный этап этой работы нами упускается, мы совершенно не проводим в жизнь намеченных нами мероприятий, не проверяем договора на соц. соревнования. Отличились стрелочники Викулова, Дубовский, у которых четкое приготовление маршрутов и экономия во времени 3 минуты. По топливному складу Актюбинский дежурный Ищенко снабдил 21 паровоз 220-тью тонна-

ми угля. В работе отличились рабочие-грузчики Васильченко, Матюшина.

На совещании партактива депо Актюбинск в июле 1941 года наряду с обозначением позитивных сторон отмечались также недостатки: «Наряду с имеющимися достижениями, выполнением производственных измерителей по станции Актюбинск, разворот стахановского движения, применение лунинских методов работы, политико-массовой работы, слаженной работы в единых сменах, систематического показа лучших методов стахановцев, через печать, радио, киноленту, на стенах, повышения авангардной роли коммунистов на производстве, также имеются ряд существенных недостатков. Имеются крупные недостатки по вопросам чистоты и порядка. Много мусора на территории около стрелочных будок, не наведен должный порядок чистоты в здании вокзала, пускаются случаи, когда по 3 суток не моются полы, здание внутри вокзала не ремонтируется» [11].

Одним из важнейших видов подготовки кадров для транспорта явились государственные трудовые резервы. Несмотря на трудности военного времени, с самого начала войны Советское правительство стремилось создать условия для их планомерной и успешной работы. Из-за острой потребности в квалифицированных кадрах приходилось сокращать учебный процесс и практиковать досрочные выпуски техникумов, учащихся железнодорожных училищ и школ ФЗО.

Так в феврале 1942 г. в Кзыл-Орде состоялось досрочное вручение аттестатов техников-механиков выпускникам Курского техникума паровозного хозяйства, эвакуированным из Курска в сентябре 1941 г. По инициативе учащихся техникума учебный план 5 курса был сокращен на 5 месяцев за счет значительного уплотнения графика учебного времени (по 13 часов в день). В декабре 1941 г. школы ФЗО для железнодорожного транспорта досрочно выпустили 21335 молодых рабочих массовых профессий. Всего в системе трудовых резервов в 1941-1942 гг. было подготовлено для НКПС более 115,8 тыс. юношей и девушек, а железнодорожные училища за это время дали транспорту свыше 11,5 тыс. молодых производственников [12]. Второй параграф нового дисциплинарного Устава прямо обязывал работников транспорта «хорошо знать свое дело и постоянно совершенствоваться» [13].

Организация социалистических соревнований стала важным фактором в работе парторганизаций. Например, на заседании Актюбинского обкома ВКП (б) в сентябре 1941 года говорилось о роли соцсоревнования: «В результате организованного социалистического соревнования коллектив котельного цеха выполнил производительность труда на 260 %, выполнив производительную программу по подъемному ремонту на 325%. Коллектив подъемного цеха выполнил производительность труда на 224 % и производительную программу выполнил на 266 %. Цех паровозников за 9 месяцев сэкономил более 500000 кг угля. В результате передовики

нашего депо в кол-ве 31 тов. были награждены юбилейными грамотами, также коллектив нашего отделения получил Юбилейное Красное знамя Облсполкома и Обкома ВКП (б). Чтобы закрепить результаты в каждом цехе вновь развернули соц. соревнование» [14].

Важную роль в подготовке кадров, массовых профессий в системе государственных трудовых резервов сыграл совместный приказ начальника Главного управления трудовых резервов при СНК СССР и Наркомата путей сообщения СССР от 20 декабря 1943 г. № 1042-с/С-923/Ц «Об организации школ фабрично-заводского обучения, железнодорожного транспорта для подготовки кадров массовых профессий по восстановлению железных дорог» [15].

Всего межцеховых договоров в сентябре 1941 года по депо Актюбинск заключено было 5 с охватом 232 человек. Индивидуальными договорами было охвачено 296 человек, заключено 114 договоров. На собрании бригадир комплексной бригады И.Печерский взял обязательства с 23 декабря 1941 г. до 1 января 1942 г. выпустить один паровоз подъемочным ремонтом, 4 промывочном. Эти обязательства они выполнили – выпустили 1 паровоз подъемочным ремонтом и 4 паровоза промывочным. Бригада Т. Михеева взяла обязательство поднять производительность труда в бригаде до 200%. Это обязательство они выполнили, довели производительность труда до 206%. Мастер механического цеха А. Лиясов взял обязательство из месяца в месяц повышать производительность труда своего цеха. Эти обязательства выполнялись в ноябре 1941 г. – 245%, в декабре 1941 г. – 277%, в январе 1942 г. – 279%. Инструментальный цех во главе с В. Суховым довел производительность труда по цеху в декабре 1941 г. до 286%, в январе 1942 г. – 300% [16].

На заседании парткома Актюбинского отделения железной дороги отмечались факты улучшения производственных показателей: «Такие слесаря коммунисты как т. Кимаев выполнил в январе 1942 г. производительность труда на 228%, Попов – 218%, Лавриченко – 248%, Шульженко – 254%, Шиканов – 334%, токаря Коржов – 323 %, Рыскалиев – 262%, котельщики Лемешенко – 289 %, Чернышев – 221%» [17].

Военная обстановка постоянно требовала, чтобы новые рабочие скорее включались в производственный процесс, постоянно росло их мастерство, повышалась производительность труда. Между тем трудность заключалась в том, что в подавляющем большинстве на транспорт шли люди, никогда не работавшие ранее на производстве и не имевшие необходимых знаний и технических навыков. Например, из 12487 человек, пришедших с 1 января по 1 октября 1943 г. на Оренбургскую железную дорогу из школ ФЗО и железнодорожных училищ, прибыло всего лишь 1712 человек. Основная же часть пополнения – 8018 человек – пришла по неорганизованному набору [18].

На многих участках железных дорог возникло соревнование молодых рабочих за сокращение

сроков обучения. В шефстве над молодежью ярко проявились основные принципы соревнования: добросовестное отношение к труду, постоянное производственное содружество старых и молодых рабочих, товарищеская помощь отстающим. С большим успехом использовался бригадный или групповой метод подготовки кадров, который был особенно эффективен там, где имелась возможность выделять специального инструктора для руководства группой, освобожденного от других, обязанностей. Этот метод был особенно широко распространен в комсомольско-молодежных и фронтowych бригадах, ставших, хорошей школой производственного роста молодого пополнения железных дорог.

Организованная товарищеская взаимопомощь, постоянный обмен опытом работы, серьезное изучение технического минимума и правил технической эксплуатации, стремление к новому в работе позволяли, каждому члену молодежной бригады быстрее овладевать основами транспортных профессий [19]. В том отношении характерным является опыт создания комсомольско-молодежной бригады слесарей автоматчиков - вагонно-ремонтного пункта Чкаловской дороги. Она была организована в августе 1943 г. на отстающем участке под руководством опытного-производственника И.А.Кобелева. Члены бригады В.Рощин, В.Виноградова, А.Шляпников, Б.Колчин пришли на транспорт со школьной скамьи, не имея производственного опыта в работе. Однако с первых дней создания бригады, юноши и девушки упорно добивались повышения технических знаний. Постепенно первые неудачи сменились успехами - по итогам августа 1943 г. бригада И.А.Кобелева выполнила план на 110%. Позднее задания перевыполнялись в 1,5-2 раза. В октябре А.Шляпников выполнил более 2-х производственных норм, В.Рощин и В.Виноградова, – почти три нормы. 29 октября 1943г. в день-25-летия ВЛКСМ комсомольско-молодежная-бригада рапортовала о досрочном выполнении октябрьского плана на 230% [20].

Победителем предоктябрьского соревнования 1943 г. в вагоне участка Чкалов стала молодежная смена пункта технического осмотра во главе со старым производственником С.С. Панкратовым молодые вагонники досрочно отремонтировали 45 вагонов, собрали 76 тонн металлолома. За отличную работу 11 членов молодежной смены, добившихся высоких производственных и успехов в обучении техминимума, были отмечены благодарностями и премиями, среди них осмотрщики вагонов Н.Г.Сошников, ВЛ. Масленников, М.П. Щербина, сцепщики вагонов Е.П. Барбышев, слесари М.М. Тяпочкин, В.И. Николаевский. Опыт комсомольско-молодежной смены А.М. Рудых широко пропагандировался Курским обкомом ВЛКСМ [21]. 15 июня 1944 г. в газете «Оренбургский железнодорожник» (орган Чкаловского отделения движения, паровозного хозяйства) секретарь комитета ВЛКСМ паровозного депо М.Курихина отмечала эффективную работу третьей, комсомольско-молодежной бригады. Эта комплексная бригада, возглавляемая старым

мастером М.Ф. Соляниным и бригадиром М.И. Черкашины, была сформирована из 14-15 летних подростков, пришедших на работу в депо Чкалов в 1943-1944 гг. Под руководством опытных ремонтников молодые ребята обучались, основам специальности, изучали технический минимум. Включившись в соревнование, бригада М.Ф. Солянина в июне 1944 г. выпустила 5 паровозов со средним простоем в ремонте 32,3 часа (вместо 48 на большом промышленном ремонте). Молодые производственники В.Росляков, В.А.Луцев, П.В. Хлопонин, И.Н. Кондратов, А. Толкачев, Г.С. Сороколетов активно боролись за вручение им переходящего знамени Чкаловского обкома ВЛКСМ [22].

Необходимо было в широких масштабах развернуть работу по повышению производственной культуры новых кадров, по воспитанию подлинных мастеров своего дела. В годы Отечественной войны подавляющее большинство работников железных дорог повышало свою техническую грамотность, главным образом, в стахановских школах и на курсах повышения квалификации. Обучение, в основном, проводилось без отрыва от производства [23]. Сроки его устанавливались в зависимости от сложности квалификации. В стахановских школах слушатели знакомились со стахановско-лунинскими методами ускорения перевозок, сокращения тех или иных операций, экономии топлива и материалов. Руководителями школ, как правило, были передовики производства и кадровые рабочие. Работа школ и курсов давала ощутимые результаты. Так в депо Орск Оренбургской железной дороги в течение года было организовано 7 стахановских школ на тему «Работа без брака в пути», в которых прошли обучение 140 рабочих депо. После организации школы нарушения правил технической эксплуатации в 194 депо сократились почти в 8 раз [24].

Таким образом, среди оренбургских железнодорожников было распространено социалистическое соревнование, выраженное в движении машинистов за увеличение скорости паровозов, стрелочников, составителей поездов, за увеличение пропускной способности железных дорог, учащихся железнодорожных училищ, за повышение знаний и др. Все эти меры способствовали тому, что возрастала производительность труда, укреплялась трудовая дисциплина на железнодорожных магистралях.

Литература:

1. Центральный архив Министерства путей сообщения Российской Федерации (ЦА МПС РФ). Ф.1. Оп. 1 – спр. Д. 189. Л.93.
2. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 1. Д. 31. Л. 23.
3. РГАСПИ. Ф. 644. Оп.1.Д. 31. Л. 3-11.
4. Ешпанов В.С. Проблема трудовой дисциплины на Актюбинском отделении Оренбургской железной дороги в период Великой Отечественной войны // Украина – Казахстан в современных международных отношениях и глобальных инновационных процессах. Сбор. научных трудов. - Киев, 2007. - с.508-518.
5. Ешпанов В.С. Трудовой подвиг железнодорожников Оренбургской дороги и Южного Урала в годы Великой Отечественной войны: социалистическое соревнование и его особенности в процессе развития военной экономики (1941-1945 гг.) // Поиск –Изденіс. Серия гуманитарных наук. – 2008. - № 1. – с. 160-165.
6. Ешпанов В.С. Трудовой патриотизм железнодорожников Актюбинского отделения Оренбургской железной дороги в годы Великой Отечественной войны (1941-1945гг) // Вестник Семипалатинского государственного университета им. Шакарима. – 2009. - №3.- с. 3-6.
7. Государственный архив Актюбинской области (ГАОО). Ф.13. Оп.11. Д.255. Л.1.
8. ГАОО. Ф.13. Оп.11. Д.255. Л.1.
9. Гудок. 1944 – 4 августа.
10. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 17. Д. 177.
11. ГАОО. Ф.14. Оп.1. Д.1247. Л. 35.
12. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1 – спр. Д. 190. Л. 55.
13. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-спр. Оп. 1-спр. Д.197. Л.3-5.
14. ГАОО. Ф.14 Оп.1 Д.1091. Л.51.
15. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1 – спр. Д. 197. Л. 32.
16. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1 – спр. Д. 197. Л. 16.
17. Русский архив: Великая Отечественная война: Приказы Народного комиссариата обороны СССР (1943-1945 гг.) – Т. 13 (2-3). – М., 1997. – с. 24.
18. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 214. Л. 55-63.
19. ГАОО. Ф.13. Оп.10. Д.147. Л.11-12.
20. Русский архив: Великая Отечественная. Тыл Красной армии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.: Документы и материалы. Т.25 (14). - М., 1998. – с. 147-150
21. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 49 с. Д. 1087. Л. 63-64, 67-68.
22. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп 1 – спр. Д. 160. Л. 161 – 161об.
23. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49 с. Д. 1089. Л.112.
24. Ешпанов В.С. Борьба за выполнение показателей на Актюбинском железнодорожном отделении в 1941-1945 гг.: успехи и трудности // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2013. - № 4. – с. 229-232.

Рецензент: д.пед.н., профессор Анаркулов Х.Ф.