

Ешпанов В.С.

**ОРЕНБУРГДУК ТЕМИР ЖОЛЧУЛАРДЫН АТА МЕКЕНДИК
СОГУШ ЖЫЛДАРДАГЫ АЗЫК-ТҮЛҮКТӨР МЕНЕН КАМСЫЗДООДОГУ
ИШ-ЧАРАЛАРЫ**

Ешпанов В.С.

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОДОВОЛЬСТВЕННОМУ
ОБЕСПЕЧЕНИЮ ОРЕНБУРГСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ПЕРИОД
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

V.S. Eshpanov

**MEASURES BY FOOD PROVISION OF ORENBURG RAILWAY
MAN IN THE PERIOD GREAT PATRIOTIC WAR**

УДК: 656 (574.3)

Бул макалада Оренбург темир жолчулардын Ата Мекендик согуш жылдарындагы материалдык-турмуш шарттары изилденген. Жолчулардын материалдык-турмуш шарттарынын өзгөчөлүктөрүн турак-жай, тамак-аш маселелери каралган.

Негизги сөздөр: *Ата Мекендик согуш, азык-түлүктөр, камсыздоо, татаал кундөр, темир жолчулар, турмуш шарттар, архивдик документтер.*

В статье исследована проблема материально-бытовых условий на Оренбургской железной дороге в годы войны. Показаны особенности материального обеспечения рабочих и служащих железных дорог, решение бытовых проблем, жилищных вопросов, питание железнодорожников. Статья содержит извлечения из архивных документов, показывающих тяжелые будни оренбургских железнодорожников в военную пору.

Ключевые слова: *Великая Отечественная война, Оренбургская железная дорога, материально-бытовые условия, продовольственный вопрос, производительность труда.*

This article has been studied the problem of material and living conditions in the Orenburg railroad during the war. There were marked features of material security of workers and employees of railroads, as well solution of domestic problems, housing issues, food railway men. In the article, there are archival documents that are depicting the hard work and the living conditions of the Orenburg of railway men during the war.

Key words: *the Great Patriotic War, Orenburg railroad, material and living conditions, the food question, the productivity of labor.*

Военная обстановка, несмотря на всю ее суровость, требовала отдельного внимания к запросам и нуждам советских людей. Норма индивидуального потребления трудящихся в составе совокупного общественного продукта снизилась с 42% в 1941 г. до 38% в 1942 г. [1]. В то же время максимально возросла производственная нагрузка на каждого работника, сократилось до минимума время отдыха трудящихся, ужесточились меры наказания за нарушение трудовой дисциплины. Необходимость минимальных потребностей трудящихся в питании, одежде, жилье была сопряжена с огромными трудностями. Сложность заключалась не только в резком уменьшении производства потребительских товаров, но и в том,

что значительная их часть направлялась на снабжение действующей армии. Следовательно, необходимо было организовать обслуживание трудящихся всем необходимым так, чтобы люди тыла, занятые усиленным трудом на оборону, нуждались как можно меньше, легче переносили тяготы войны. Несмотря на огромные трудности военного периода, руководство Советского правительства сумело найти дополнительные источники создания продовольственных ресурсов и успешно преодоления продовольственных затруднений [2].

В первый период военных действий, когда средства были мобилизованы на удовлетворение нужд фронта, возникли большие трудности в снабжении населения продовольствием. В Казахстане, который являлся важнейшим местом размещения эвакуированного населения, положение было наиболее сложным. При создавшейся ситуации необходим был переход на систему нормированного снабжения. Решением Советского правительства в стране стала вводиться карточная система распределения продуктов питания и промышленных товаров [3]. В начале Великой Отечественной войны СНК СССР и руководство НКПС осуществили ряд мер, направленных на улучшение продовольственного снабжения железнодорожников, трудившихся в личном составе и специальных формирований НКПС. В целях исполнения Постановления Государственного Комитета Обороны от 12 сентября 1941 г. № 657 в ноябре 1941г. аналогично продовольственному снабжению красноармейцев и начальствующего состава тыла действующей армии, все работники специальных формирований НКПС были переведены на продовольственные нормы суточного довольствия по второй категории (установленных приказом НКО СССР от 22 сентября 1941 г. № 312) [4].

Приказом народного комиссариата путей сообщения № 535/Ц от 7 октября 1941 г. для снабжения продовольственными и промышленными товарами поездных бригад, работников дистанций пути, сигнализации и связи организовывались вагоны-лавки, вагоны-кухни и вагоны-пекарни. Им разрешалось производить прицепку к любым поездам, в том числе к воинским и санитарным. В пунктах смены и формирования поездных бригад организовывалась

продажа наборов продуктов (при суточной доле на каждого члена бригады: хлеб- 800 граммов, сахар – 20 граммов, табака – 25 граммов и колбасных изделий – 100 граммов) [5]. На паравозах для поездных бригад прифронтовых участков создавался неприкосновенный запас товаров. Хранение и использование ассортимента и качества товаров, устанавливалось для каждой дороги.

В марте 1942 г. СНК СССР принял постановление «Об обеспечении продуктами питания в пути следования поездных бригад», согласно которому каждому члену поездной бригады выдавался дополнительный паек (хлеб, колбаса, сахар, табак) [6]. Существенное значение в увеличении продовольственных ресурсов и улучшении питания имело место коллективного и индивидуального огородничества трудящихся, которое начало развиваться в предвоенные годы в Казахстане. Но в условиях войны огородничество приобретает особое значение [7].

Борьба за увеличение продовольственных фондов страны, в том числе и развития огородничества началась в первый период войны. В 1942 г. правительство СССР, Всесоюзный центральный совет профессиональных союзов приняли несколько решений, направленных на расширение индивидуального и коллективного огородничества среди рабочих и служащих [8]. В 1942 г. посевная площадь двух тысяч подсобных хозяйств и 118 совхозов железнодорожного транспорта СССР составила 119 тыс. гектаров. По сравнению с 1941 г. она увеличилась на 23 тыс. гектаров. В 1942 г. 820 тыс. семей железнодорожников было вовлечено в индивидуальное и коллективное огородничество. Они освоили посевную площадь в 115 тыс. гектаров [9].

Этого было далеко недостаточно для более успешного разрешения продовольственной проблемы. Учитывая опыт первых военных лет, в 1943-1945 гг. труженики транспорта провели работу по развитию подсобных хозяйств, индивидуального и коллективного огородничества в более значительных размерах.

Значение этого движения железнодорожников в 1943-1945 гг. за создание собственной продовольственной базы заключалось, прежде всего, в массовости. В результате организационной работы, проделанной профсоюзными организациями, транспорта и развернувшегося соревнования за развитие огородничества, железнодорожники в 1943 г. добились серьезных успехов в этом деле. Это убедительно подтверждают данные о развитии огородничества на центральных дорогах: по сравнению с 1942 г. число огородников в 1943 г. возросло здесь более чем на 39%, а посевные площади увеличились на 40,2% [10]. В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 21 августа 1943 г. началось выделение приусадебных участков для огородничества семьям железнодорожников. Всего же к 1 января 1944 г. на железных дорогах страны приусадебными участками были обеспечены 213588 семей работников транспорта. Линейные железнодорожники были освобождены от обязательных поставок сельскохозяйственных продуктов [11]. Резко поднялась и урожайность

возделываемых культур. Если в 1942 г. урожай картофеля с одного гектара 4,7 тонны, овощей - 9,3 тонн, то в 1943 г. урожай этих культур составлял соответственно – 14 и 15 тонны с гектара [12].

27 марта 1944 года Исполком облсовета депутатов принял постановление: «Об изъятии земель подхоза завода №692 под индивидуальные и коллективные огороды для рабочих, служащих и детей фронтовиков. А земельный участок подхоза облторга, передать подхозу завода №692, с возмещением капитальных затрат на основании постановления СНК СССР от 9 февраля 1944 года №182» «О мерах по дальнейшему развитию и улучшению индивидуального и коллективного огородничества рабочих и служащих в 1944 году» [13].

В 1944 г. посевные площади под индивидуальными и коллективными огородами железнодорожников увеличились по сравнению с 1943 г. на 20 % (с 206 тыс. до 300 тыс. гектаров), а в 1945 – еще на 17 тысяч гектаров [14]. В 1944 г. только железнодорожники-огородники получили со своих участков дополнительного питания почти в два раза больше, чем в 1943 г. В 1945 г. посевные площади под огородами выросли здесь на 45% по сравнению с 1944 годом.

Огородное хозяйство явилось не только существенным подспорьем для каждого железнодорожника, но и оказало большую помощь государству. Создание собственной продовольственной базы на железных дорогах в значительной степени высвобождало государственные фонды для нужд Красной Армии и населения освобожденных от врага районов. Эти мероприятия позволили разгрузить железные дороги от значительного объема перевозок и обеспечить тружеников транспорта дополнительными продуктами питания. Только в 1943-1944 гг. железнодорожниками было высвобождено свыше 160 тыс. вагонов, или около 3 тыс. составов, которые были использованы вместо перевозок продовольствия для переброски снаряжения, боеприпасов, вооружения и воинских частей [15]. Одним из наиболее важных мероприятий было постановление Правительства СССР, создания на транспорте отдела рабочего снабжения (ОРСов) и значительное увеличение количества подсобных хозяйств. В середине февраля 1943 г. согласно постановлению СНК СССР № 183 «Об организации Главного Управления рабочего снабжения НКПС» на всех железных дорогах СССР, создавалась сеть дорожных управлений (УРС) и отделов рабочего снабжения на предприятиях. Приказом НКПС от 16 марта 1943 г. № 241/Ц отделы рабочего снабжения организовывались на предприятиях и в организациях железных дорог с контингентом работающих не менее 1500 человек. Начальник отдела рабочего снабжения находился в ранге заместителя по рабочему снабжению начальника предприятия или организации [16].

Железным дорогам для ОРСов были переданы сотни совхозов с большими земельными массивами, постройками, машинами и продуктивным скотом. В 1943 году, подсобными хозяйствами находящихся на

балансе железных дорог, было собрано свыше 70 тыс. тонн картофеля и овощей. Из этого количества свыше 80% пошло на нужды общественного питания. В магазины и базы отделов рабочего снабжения поступило 18156 ц. молока и 4066 ц мяса. А в 1944 году, поголовье крупного рогатого скота в подсобных хозяйствах транспорта выросло по сравнению с 1943 г. на 25,1%, свиней – на 11,6%, коз – на 29,8% [17].

Развитие индивидуального огородничества, расширение базы для железнодорожников находило широкую поддержку руководства НКПС. Так приказом наркома путей сообщения СССР И.В. Ковалева от 18 апреля 1945 г. № 426 за организацию индивидуального и коллективного огородничества, успехи в сборе урожая в 1944 г. 96 работников и профсоюзных активистов железнодорожного транспорта были отмечены различными наградами [18].

В целом, благодаря активной деятельности политического и хозяйственного руководства страны железнодорожный транспорт своевременно перешел на систему снабжения продовольствием трудящихся тыла и занятых усиленным трудом на оборону. Государственный комитет обороны, СНК СССР, руководство НКПС в крайне тяжелых условиях войны постоянно изыскивали резервы для улучшения продовольственного снабжения и обеспечения тружеников стальных магистралей.

Литература:

1. Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Великой Отечественной войны. - М., 1948. - С.65.
2. Ешпанов В.С. Продовольственная проблема на железнодорожном транспорте в годы Великой Отечественной войны (1941-1945) // Материалы Республиканской научно-методической конференции «Образование: повышение качества в рамках трансформации системы подготовки специалистов с высшим профессиональным образованием». - Актобе, 2007. - с. 68.
3. Ешпанов В.С. Роль и значение колхозных рынков в обеспечении рабочих и служащих Оренбургской железной дороги (1941-1945гг) // Вестник ВЭГУ. - 2012. - № 4. - С. 123.
4. Русский архив: Великая Отечественная. Тыл Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Документы и материалы. Т. 25 (14). - М., 1998. - С. 147.
5. Центральный архив Министерства путей сообщения Российской Федерации (ЦА МПС РФ). Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 160. Л. 161.
6. Гудок. - 1942 - 13 марта.
7. Ешпанов В.С. Продовольственный вопрос на железнодорожном транспорте Южного Урала в 1941-1945 гг.: средства и методы решения // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. - 2013. - № 1. - С. 182.
8. Государственный архив Актыбинской области (ГААО). Ф.13. Оп.1. Д.107. Л.147.
9. Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). - М., 1963. - С. 282.
10. ГААО. Ф. 13. Оп. 2. Д. 250. Л. 45.
11. ГУДОК. - 1944 - 6 февраля.
12. ГААО. Ф. 14. Оп. 1. Д. 587. Л. 67.
13. Ешпанов В.С. Актыбинская область в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) Актобе, 2006. - С. 86.
14. Ешпанов В.С. К вопросу о состоянии материально-бытовых условий в железнодорожных училищах Оренбургской железной дороги в период Великой Отечественной войны // Вестник Семипалатинского государственного университета имени Шакарима. - 2009. - № 1. - С. 14.
15. ЦА МПС РФ. Ф.1. Оп.1 - Л.Д.135. Л.241.
16. ЦА МПС РФ. Ф.1. Оп. 1 - спр. Д. 197. Л. 36-37.
17. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941-1945гг. - М., 1988. - С. 302.
18. ЦА МПС РФ. Ф.1. Оп.1 - Л.Д.135. Л.241-250.

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